



# Svenska Sjöflygförbundet

## Nyhetsbrev nummer 7 2023



Håll ut - det kommer en sommar igen.....

---

### ÄRADE SJÖFLYGARE!

Suuuuck, då börjar årets flygsäsong lida mot sitt slut, löven gulnar och dagarna blir kortare. Uppe i norr har vi redan haft årets första snöstorm.

Om jag sammanfattar säsongen så långt så har den varit ganska hygglig med mycket flygning fram till mitten på juli. Därefter satte vädret delvis stopp för flygaktiviteter med lågtryckskö från i stort sett alla väderstreck.

Säkerhetsmässigt har året varit gott utan haverier i normalklassat och ett haveri med ett ultralätt flygplan i södra Härken, Ljusnarsberg. De två ombord blev blöta men inga personskador. Detta så långt jag fått info om.

Att det råder orostider märks inte minst på den militära aktiviteten med R-områden som poppar upp som svampar om hösten på ett stort antal ställen runt om i landet. **Kolla notam noga så ni inte råkar flyga in i ett aktivt område.**

I flera delar av landet har TS frikostigt delat ut R-områden till kommersiella drönaroperatörer. I Stockholm blev det backning för TS efter att ambulanshelikopteroperatören hindrades i en utryckning, vilket ledde till att Region Stockholm stämde TS i förvaltningsrätten. TS backade och gjorde om R-området till ett D-område. En förbättring för oss men fortfarande finns det mycket att önska.

Arbete pågår med att påverka TS i för oss rätt riktning.

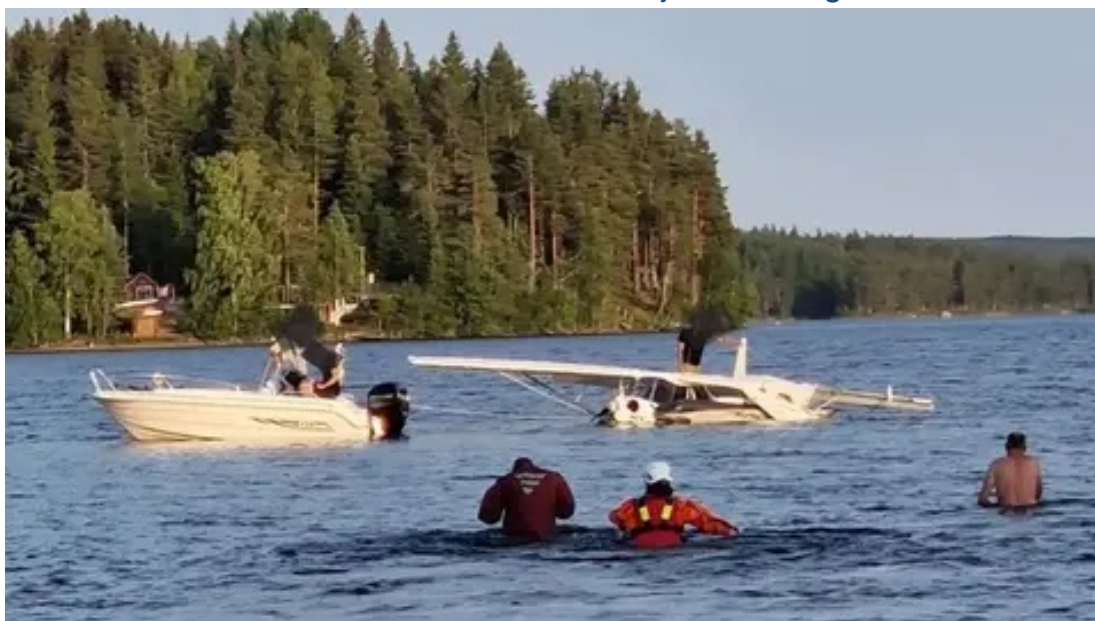
Jag noterar att många fler skulle kunna använda sig av avrostningsprogrammet, som finns på SSA:s hemsida. Pengar har ställts till förfogande via TS, så att varje inskickat och ifyllt protokoll belönas med 500 kronor till piloten. Gäller både Normalklassat och UL sjö.

Fortsätt att flyga den tid som är kvar på säsongen och var försiktiga.

Som en rolig och musikalisk påminnelse att det **aldrig är försent att göra en "go around"** om approachen känns som en "fis på tvären". Titta på länken nedan.

<https://youtu.be/evE3WmYAvVY?feature=shared>

### Haveriet i södra Härken Ljusnarsberg



---

## SSA Idre Fly-In augusti 2023

I år var äntligen Covid över och SSA kunde genomföra sitt FlyIn i Idre den 11-13 augusti. Men, att oväntade problem dyker upp har vi arrangörer börjat vänja oss vid. Detta år var det vädret, även om det flygmässigt var relativt bra, så hade regnet öst ned i ett par veckor innan så att Idresjöns vattenstånd var ca 1,5 m över det normala. Detta betydde att förtöjningsplatserna som ligger vid campingen inte "längre fanns kvar". Att sjön dessutom var fylld med allsköns bråte gjorde att det var mycket vanskligt att både landa och starta där. De som kom med amfibieflottörer kunde landa på Idre flygplats.

Totalt var det en Skylane(UL på straighta flottörer), en Cub(tysk amfibie), en Husky(tysk amfibie) en Zenair 701 (amfibie) samt 2 land UL från Swedish ultraflyers.

**Fredagen**, ankomstdagen, ägnades åt hangarpizza och mingel för att på kvällen lägga huvudet på kudden i Sporthotellet som vi själva disponerade fullt ut.

Victor Rosenqvist och Mikael Berglund var kvällens italenare och tillverkade pizzor på löpande band. Guide Michelin har ett uttryck för speciellt god mat som säger "värt en omväg" Tack Victor och Mikael.

**Lördag** vid 1000 hölls ett rundabordsseminarium i hangaren om flygsäkerhet. Formen var inte det brukliga power point med tillhörande slummer, istället hade jag som självpåtagen moderator, förberett en diskussionsinriktning och startade upp diskussionerna. Ca 15 personer hade bänkat sig i fåtöljerna runt bordet i hangaren. Alla deltog i den livliga diskussionen om upplevda händelser och säkerhetsrelaterade frågor. Planerade 1,5 timmar blev nästan 3! Ett stort tack till alla deltagare och ert engagemang. Speciellt tack till Enricho som driver en sjöflygskola i trakten av Flensburg. Mycket erfarenhet finns det där.....

Ett stort tack också till alla som var involverade i arbetet med Idre FlyIn i år. Speciellt vill jag nämna Mats och Chris Berglund som fick arrangemanget att flyta på som en nyservad Rolex klocka.

lördagen skulle vi ha gästats av Daisy med 16 pax och möjlighet till en rundtur i trakten, men vädret ställde till det och flygningen genomfördes istället till alternativet - Visby. Lunchen hade arrangerats i en samekåta med renskav och varm lingondricka. Våra försök att kasta lasso gick väl sådär, jag hoppas att vi alla är bättre på att flyga.

På kvällen middag på Renen och Björnen i Idre fjäll med äkta norrländsk mat, bärs och vin samt en sängfösare i sporthotellets bar, med "war stories" från tyska marinflyget och kalla kriget, serverade av Enrico.

**Söndag** avfärd vid lite olika tidpunkter. Stig som flög sin Bell 47 fick löpande väderobservationer längs vägen mot Stockholm via telefon från mig i bil på väg mot huvudstaden.

Och slutligen, ett stort tack till alla er som var med och gjorde att Idreweekenden blev så lyckad.



Chris i serveringstagen och en hungrig Enrico



Hög stämning, även för fotografen som inte fick ihop kamera tekniken - darrning kanske..



Renskvav, lingondricka och eld i kåtan.





## Fly-Safe-Tankar



Under säkerhetsdiskussionen i Idre så tog jag upp Koch diagrammet som visar Startprestanda vid olika density altiude. Ni kommer väl ihåg från PPL kursen att det är en kombination av höjden över havet och temperaturen vid startplatsen. Det flesta av oss har nog ett hum om att höjden på startplatsen har betydelse för både startsträcka och stigprestanda. Men, att temperaturen (och i kombination med höjden) också har stor betydelse, var i alla fall för mig lite av en "å fan, gör det sååå mycket" effekt. Detta kan vara avgörande om sjön är kort och har höga träd, master, kraftledningar etc i startriktningen.

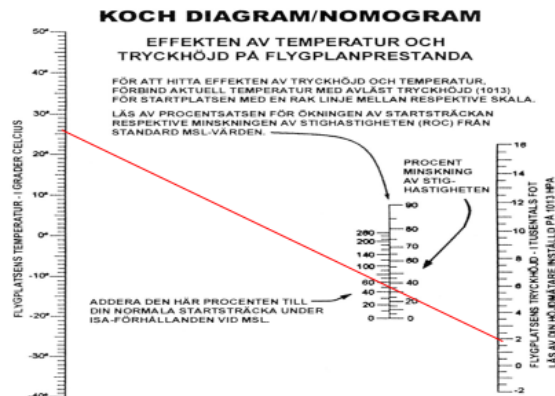
Nedan följer ett litet exempel:



Svenska Sjöflygförbundet

### KOCH Diagram

Ex : 25 grader och 2000 fot (t.ex fjällsjö) ger 35% minskning av stighastigheten och 50% längre startsträcka



Antag att du befinner dig på en fjällsjö på 2000 ft och det är 25 grader varmt. Hur påverkas dina startprestanda? Startsträckan FÖRLÄNGS med whooping 50%! och stigprestanda minskar med 35%! Även om du är nere på havsnivå när du startar och det är 25 grader varmt så skall du lägga till 25% påm startsträckan.

#### Haverirapport Norsk C180 på flottörer

Förra sommaren havererade en C180 LN-VYJ i Norge. Haveriet skedde under start. Piloten hade drygt 625 tim totaltid, 94 tim sjö och 59 tim på typen Vädret var bra med svaga vindar, god sikt och ca 20 grader. Startförloppet filmades av personer på land och visar att efter att maskin kom upp på steget så fortsatte starten med högt nosläge och noll acceleleration och stall som följd. Hårt islag i vatnet och halv hjulning för at slutligen hamna på rygg och därefter sjunka så att kroppen låg under vatten. Haverikommissionens slutsats är att olyckan orsakats av framförallt 4 faktorer:

- 1) Överlastad med ca 65 - 70 kg.
- 2) Trimmen var felställd med nästan fullt nos ned vilket sannolikt gjorde att det blev tungt/svårare för piloten att hålla rätt nosläge.
- 3) Det förekom en del svall/dyningar i området med en höjd på 20 - 30 cm.
- 4) Piloten var ovan att flyga maskinen med fullastad, som dessutom var högre än MTOW.

Således ingen enskilt bidragande orsak utan, som vanligt, en kombination av orsaker som var och en för sig måhända inte är våldsamt besvärlig eller farlig men i kombination slutar i ett haveri. När man startar med övervikt så lämnar man dessutom POH:s alla utprovade egenskaper och befinner sig i "provflygar-envelopen".

Dessutom fanns det alla möjligheter för piloten att avbryta starten, dra av och fundera på orsaken till att starten inte blev vad han trodde. Det är som med landning - avbryt, gör om gör rätt.

<https://havarikommissjonen.no/Luftfart/Avgitte-rapporter/2023-07?pid=SHT-Report-ReportFile&attach=1>



Stillbilde fra film. Foto: Augevitne/Havarikommissjonen



## Teknikhörnan



Jag tänkte komma med ett litet tips. Om det är så att ni funderar på att förnya en del instrument i er maskin så har jag ett exempel på hur en EDM 900, eller andra fabrikat, av digital engine monitor kan hjälpa avsevärt vid felsökning. Vid magnetuppkörning så föll vartalet utför specifikationerna vilket föranledde felsökning. Motorn kördes vid bryggan och foto togs av EDM:n som tydligt visade att cylinder 2 inte var med i matchen. Genom att testa om det var höger eller vänster magnet som skapade problemet så gick det att identifiera att felet låg i övre tändstiftet i bakre vänstra cylindern. Dessutom tömde jag minnet som ger alla motorvärden på 100 tim rullande basis, för att ytterligare bekräfta vad motorvärdena visade. Nedan en bild på hur det såg ut i vårt fall.



Ett annat tips som kan vara intressant inför vinteravställningen är att tappa ur den gamla oljan och fylla på ny olja ända upp så att kamaxellyftarna och nockarna ligger i olja för att förhindra tryckkorrosion som kan uppstå när lyftarna ligger med

fjäderbelastning motnockarna. Med tiden rinner oljefilmen av och det uppstår metall mot metallkontakt. I en Conti 520 så behövs ca 21-22 Q olja. när våren kommer är det bara att tappa ur till lämplig nivå och återanvända oljan.

jag tror att Lycoming har sina lyftare högre upp i motorn så där kanske det inte fungerar.

---

I ett tidigare nummer skrev jag om att vi installerar GAMI injectorer på vår IO520 och lovade att komma tillbaka med synpunkter och kommentarer. Så långt så är EGT temperaturerna jämnare men mer på den varma sidan. Vissa problem med tomgången märks också. Jag tror att det hänger samman med bränsletrycket är lite lågt och måste justeras. Bränsleförbrukningen verkar ha minskat marginellt. Att flyga LOP har visat sig vara knepigt med för höga EGT temper. Återkommer med mer info när vi har följt upp säsongen.

---

Förra sommaren havererade en DHC 3 Otter(turbin) i Alaska. Samtliga ombord omkom. Planet flög i planflykt på ca 1000 ft och dök nästan lodrätt ner i vattnet. NTSB har konstaterat att en låsning som koplar ihop styrsystemet med spaken hade ramlat bort. Jag vet att vi som flyger 185:or har en AD för stjärtpartiet som är relaterat till korrosion och sprickor i infästningen till stabben och höjdrodret så var noga med att denna AD verkligen utförs, så att det inte slutar som med Ottern. Stjärtpartiet utsätts för mycket vattensprut och korrosionsrisken är stor. Länk nedan

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-05-14/pdf/2020-10316.pdf>

---

Ett ständigt bekymmer för sjöflygplan är korrosion, speciellt i flottörer som opereras i bräckt eller salt vatten. Ett sätt att fightas mot detta är att behandla insidan av flottörerna med Ardrox AV 8 som är ett suoerpenetrant antikorrosionsmedel. Appliceras med fördel med en mindre färgspruta innuti flottörerna. Medlet tränger undan vatten och smiter in mellan olika plåtskarvar och nitar. Väger inte mycket men är supereffektivt. "smeten" lämnar en tunn film som håller undan vatten från att tränga in. Passar utmärkt till känsliga delar på flygkroppen.

Medlet kan köpas hos Novatic i Örebro <http://www.novatic.se>

och kostar ca 1200 kr/burk (1 liter). Min kvantitet är 10 burkar men om man går ihop några stycken så blir det hanterbart. Se nedan på specifikationerna.

## Ardrox<sup>®</sup> AV8

### SUPER PENETRATING, WATER DISPLACING, CORROSION INHIBITING COMPOUND

#### 1 Description

Ardrox<sup>®</sup> AV8 is applied as a coating to protect metals commonly used in airframe structures and in aerospace components from corrosion. Ardrox<sup>®</sup> AV8 can be used in all areas of the airframe on painted and unpainted surfaces. It combines excellent penetration properties with good corrosion inhibiting characteristics at a low film weight.

#### Approvals

Ask your Chemetall representative for a complete list of approvals. Detailed information is available on the Chemetall website at: [www.chemetall.com](http://www.chemetall.com)

#### 2 Properties

Property	Typical Value
Flash Point	38 °C / 100 °F minimum
Non-volatile Content	42 % by weight minimum
Density at 23 °C (73 °F)	890 kg/m <sup>3</sup>
Coverage	44 m <sup>2</sup> /L at 8 µm
Application Temperature	4 to 30 °C / 40 to 85 °F
Storage Temperature	-20 to 38 °C / 40 to 100 °F
Shelf Life	3 years from date of manufacture
Colour	Transparent, brown
Film Appearance	Tack-free, firm film
Specific Film Weight	8 g/m <sup>2</sup>
Dry Film Thickness	8 to 15 µm
Drying Time at Ambient Temperature	Less than 60 minutes

*These are typical values only and do not constitute a specification.*





---

## Och lite från TS samt regler



### **R/D-områden och drönarbekymret**

I flera delar av landet har TS frikostigt delat ut R-områden till kommersiella drönaroperatörer. I Stockholm blev det backning för TS efter att ambulanshelikopteroperatören hindrades i en uttryckning, vilket ledde till att Region Stockholm stämde TS i förvaltningsrätten. TS backade och gjorde om R-området till ett D-område. En förbättring för oss men fortfarande finns det mycket att önska.

Arbete pågår med att påverka TS i för oss rätt riktning. Detta sker också i samarbete med AOPA (jag sitter i AOPA:s styrelse). TS kommer att utlysa en "samordnings/arbetsgrupp" där Johan Litens kommer att vara med och representera AOPA och oss.

D-området över Värmdö kommer att användas av Aerit som flyger kommersiella drönare. Efter flera diskussioner med deras head of operations så har Aerit bestämt att drönarna skall utrustas med Safe Sky som är ett mobilbaserat "flight radar 24 sytem" som är gratis.

Det fungerar så att man laddar ned appen på mobilen, fyller i sina uppgifter och trycker på Take Off varvid Safe Sky skickar info till andra Safe Sky användare. SS tar emot de flesta sändare som OGN, Flarm, Safe Sky, Open sky, ADS, SSR TXP etc.

Det bytder att man enkelt kan se var trafik finns vilken höjd den har och call sign.

jag har använt den några gånger och det verkar fungera bra. Om drönare har detta eller något liknande så kan det förbättra säkerheten avsevärt när man flyger in i ett D-område avlyst av en drönaroperatör. Inte 100%-igt men ett bra komplement till de analoga ögonen i huvudet.

Telefonnummer till Aerlt (operation center) som opererar på Värmdö **070-555 65**  
**51.** Dom kan ge info om hur och när dom flyger i Stockholmstrakten.

## SafeSky

Finns att hämta GRATIS på Appstore. Hemsida Safe Sky:

<https://www.safesky.app>

(nedanstående är översatt av Dr Google)

Hur "fångar" din telefon eller surfplatta den omgivande trafiken?

Telefonen eller surfplattan tar inte upp den omgivande trafiken, det är ingen radar!

SafeSky är en mobilapplikation som ger trafikinformation var du än är. Tack vare GPS-chippet i din mobila enhet skickar SafeSky-applikationen din position till våra servrar, som sedan överförs på samma sätt, men i motsatt riktning, till andra användare av applikationen. På så sätt kan du dela din plats med SafeSky-communityt när som helst.

Utbytesprotokollet är extremt lätt och tillåter överföring av positionen även med en mycket svag mobil internetuppkoppling. SafeSky lyckas utbyta data även med en mycket begränsad anslutning, ett EDGE (2G)-nätverk räcker för att utbyta de få bytes som behövs för att dela trafikpositioner i realtid.

Förutom trafiken som genereras av själva applikationen, samlar SafeSky trafikinformation tillgänglig på internet, tack vare de många markstationer som hanteras och underhålls av många individer, kanske du själv? Dessa stationer tillåter SafeSky att erhålla positionen för flygplan som sänder ADS-B, Flarm eller OGN-signaler med hög noggrannhet. SafeSky samlar in denna värdefulla information och lägger till den i sin egen trafik för att hålla dig informerad.

Om du har SafeSky Premium kommer du att kunna använda GDL90-protokollet och se denna trafik i din navigationsapplikation (SDVFR, SkyDemon, ForeFlight och EasyVFR).

Inverkan av topologi, höjd och gränser

SafeSky har visat sig vara särskilt effektiv i bergsområden (Alperna och Pyrenéerna) i många tester, med den höga placeringen av antennerna som säkerställer stor mobiltäckning. Den här funktionen gör att du kan ses trots de steniga massiven, som är ett vanligt hinder för traditionella radarer. SafeSky är effektivt upp till höga flygnivåer, bortom FL90. Tester har visat stark täckning upp till FL45 i slätten, men SafeSky tillåter ofta att ansluta till nätverket betydligt högre. Vita regioner är områden i territoriet som är helt inerta och inte möjliggör mobil internetanslutning. De är, lyckligtvis, ganska ovanliga. Gränspassage kräver byte av operatör, vilket kallas roaming. Det är en relativt kort förlust av nätverk (i storleksordningen 1 eller 2 minuter i allmänhet), tiden för mobilen att ansluta till den nya operatören, precis som det är fallet är i bilen.

Drönare

Drönarmarknaden utvecklas snabbt, och besluten tas snabbt, vilket framgår av "U-space", som har varit i drift sedan januari 2021. När det gäller mode S har SafeSky nära kontakt med marknadens stora aktörer för att bl.a. samlade trafikdata. SafeSky kommer då att kunna berätta för drönare var du är och vice versa. Som ett resultat kommer du att bli varnad om förekomsten av dessa flygetyg.

---

## Kontaktinformation JRCC

Direktnummer till JRCC angående flygrelaterade ärenden

**010-4927890.**

Till växeln 010-4927700

---

## **Blandat flyggodis**

### **Avrostningsprogram inför säsongen 2024**

Som jag nämnde i tidigare Sjöflygnytt så har SSA erhållit pengar från TS för flygsäkerhetsarbete. Jag (CRI) har i samarbete med Christer Leinehed (FI och FE)/Björn Andersson (CRI)/Anders Gröndahl (FI och FE) tagit fram ett avrostningsprogram inför säsongen. Det är dels ett teoripaket med ca 30 PowerPointbilder samt ett protokoll för avrostningsflygning. Flygningen skall ske med CRI/FI/FE eller av klubb utsedd person.

Materialet kan med fördel användas av flygklubbar, flygplansgemenskaper och enskilda flygplansägare. Perfekt som diskussions/repetitionsmaterial.

**Alla piloter som genomgår programmet och skickar in ett ifyllt och signerat flygprotokoll till SSA, kommer få 500 kronor.**

Nedan finns en länk till hemsidan med materialet så det är bara att ladda ned.

<https://swedishseaplane.se/avrostningsprotokoll/>

<https://swedishseaplane.se/avrostningshandledning/>

---

## **Allmänflygsäkerhetsrådet**

Den 16:oktober kommer jag att delta i Transportstyrelsens allmänflygsäkerhetsråd som genomförs 2 ggr/år. I nästa nummer kommer ett komprimerat referat av detta.

har ni frågor som ni tycker är brännande som mejla mig eller Filip så kommer vi att ta upp dom på mötet. AFSR är ett utmärkt forum att ta upp aktuella frågor med TS.

---

## **När tränade ni utrymning från ett sjunket flygplan senast?**

SSA funderar på att genomföra "underwater egress training" under senvåren/sommaren. Är ni intresserade av detta. Vi undersöker möjligheten att göra detta på några olika platser i landet t.ex södra/mellersta/norra Sverige.

Det är en hel del arbete med detta så vi måste veta om det finns tillräckligt med intresse.

Maila mig eller Filip

flygrobert@gmail.com

ivoklack@gmail.com

---

## **VAR SKOPAR BRANDFLYGET VATTEN?**

I länken kan ni hitta en alldeles utmärkt karta som visar områden lämpliga för skopning av vatten som brandsläckningsflyget använder. Kan var bra att veta om er favoritsjö finns med så att ni kan lämna plats för dessa maskiner när det brinner.

[https://ext-](https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=154655c2463b461bb6a18f59cd4e122d)

[geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=154655c2463b461bb6a18f59cd4e122d](https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=154655c2463b461bb6a18f59cd4e122d)



---

## Save the date!! Fly-In 9 - 11 augusti 2024

2024 års Fly-In kommer, som vanligt, att gå av stapeln 2:a helgen i augusti. Plats är inte bestämd, om ni har ideer så hör av er till oss.

---

## Sjöflyghamnar runt om i landet och N/FIN

(om ni har fler ställen så hör av er till mig)



Behöver ni bensin eller bara vill landa och sträcka på benen så har ni plats, kontaktperson och telefonnummer nedan. Det är viktigt att ringa i god tid om ni behöver bensin.

### Sverige

- \* Äviken Fly Camp High Coast AB, Mats Norberg 070 488 68 07
  - \* Täby, Hägernäs, Jan-Ola Karlsson 073 533 74 58
- \* Piteå Sjöflyghamn, Roger Pettersson, 073 385 87 06
- \* Klimpfjäll Sjöflyghamn, Norrhelikopter, 0940-71088
  - \* Ivö sjöflyghamn, Filip Nilsson, 070 608 41 00
- \* Gautosjö Sjöflyghamn, Bengt Marklund, 070 375 01 86
- \* Bredåker sjöflyghamn, Tommy Sundqvist, 073 370 08 00
- \* Älvdalen sjöflyghamn, Per-Gunnar Jonsson, 073 800 45 25
  - \* Tärnaby sjöflyghamn, Morgan Bylin, 070 221 93 91
- \* Sällsjön sjöflyghamn, Figge Eliasson, 072 716 20 14, 0647-662014
  - \* Kurravaara sjöflyghamn, Olle Persson, 072 733 88 38
  - \* Järpen/Åre sjöflyghamn, Mats Rönning, 070 541 38 22
- \* Gnesta/Vängsö, Anders Olsson, 070 641 66 01 (helst sms)
  - \* Flåren sjöflyghamn, Anders Gröndahl, 070 537 60 30

\* Arvidsjaur, Ulf Levander, 070 520 46 00

\* Resele/Myhre, Sören Fagerberg, 073 241 00 21

\* Idre, Mats Berglund, 0708 104 468

### Finland

I Finland så har vi inte särskilda sjöflyghamnar eller dylikt (Ivalo kanske den enda), för det mesta är det frågan om privatpersoners bryggor eller stränder som används oregelbundet av flere sjöflygare. Dock är det i Finland möjligt tack vare allemansrätten att utnyttja sjöar och stränder tillfälligt för detta bruk. Vissa havs- och sjöområden är dock begränsade att utnyttjas av motordrivna fordon (dvs motorbåtar och snöskotrar), men det finns gott om information ang detta på nätet med bla en geokarta app.

<https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/omraden-med-forbud-och-begransningar-som-galler-sjotrafiken>

Det bör märkas att i Finland är tolkningen det att sjöflyget blir till båttrafik efter landningen, dvs när du sjörullar till stranden så följer du sjöfartsregler och begränsningar såsom fart och begränsningar ang landstigningar (naturskyddsområden o dyl). Transportstyrelsen i Finland har delgett en memorandum som ger sjöflygare ett allmänt tillstånd att använda vatten (och is-) områden för tillfälligt bruk.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/vesilentaminen>

Tyvärr är just denna text inte tillgänglig på svenska, men huvudpunkten är att enligt lag (Lag om Lufttrafik 24§) och förordning är det lagligt att flyga sjöflyg. Mikko och Rami i vår sjöflygklubb håller på att utveckla en app som skulle ge mera samlad information för sjöflygare ang hamnar och platser som kan utnyttjas, möjligen med PPR tillstånd från mark/strandägaren.

Det finns flera ställen, men det är krävs insiderinformation !

### Norge

<http://sjofly.nlf.no/>

<https://www.kilensjoflyklubb.no/links>

### Karta N/S/SF

[https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?hl=en\\_US&ll=41.27804820857441%2C15.046253799999938&mid=1zzClwkemGMRvFRYFe-mepoUwHM8&z=2](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?hl=en_US&ll=41.27804820857441%2C15.046253799999938&mid=1zzClwkemGMRvFRYFe-mepoUwHM8&z=2)

### Betalningar till SSA via Swish

**Nu är det dags att betala medlemsavgiften för 2023, 500 kronor, för er som inte redan har betalat.**

**Glöm inte att ange från VEM betalningen kommer.**



Swish. Betala enklare.

QR kod för betalning av medlemsavgifter och andra betalningar till SSA. Bara att gå in på Swish och scanna QR koden. Plusgiro 54 29 60-0

BIC kod (= SWIFT adr.): NDEASESS  
IBAN : SE 17 9500 0099 6026 0542 9600



**Svenska Sjöflygförbundet**