



Svenska Sjöflygförbundet

Nyhetsbrev nummer 1 2025



Hurra, jag tror det är vårsolen som tittar fram

Ärade Bushflygare!

Nu kurrar det rejält i flygtarmen. Dax att sätta igång med "pilotens vårbruk" i hangaren. SSA har haft ett tämligen framgångsrikt år med en hel del aktiviteter och en god tillströmning av nya medlemmar. Det vi har att kämpa mot är de ständigt stigande kostnaderna för underhåll, bränsle, avgifter till TS och det outhärligt ökande flödet av regler. Jag skulle vilja säga att det är över tid en existensiell fråga för normalklassat flyg där kostnaderna ökar i flera led. Operativa kostnader som faller direkt på ägare, indirekta kostnader via ökade krav på

underhållsverkstäder som leder till högre kostnader som leder till högre försäkringspremier. Listan kan göras lååång.

Nu gör vi den här säsongen till ytterligare en haverifri flygsäsong. Flyg väl och med eftertanke!

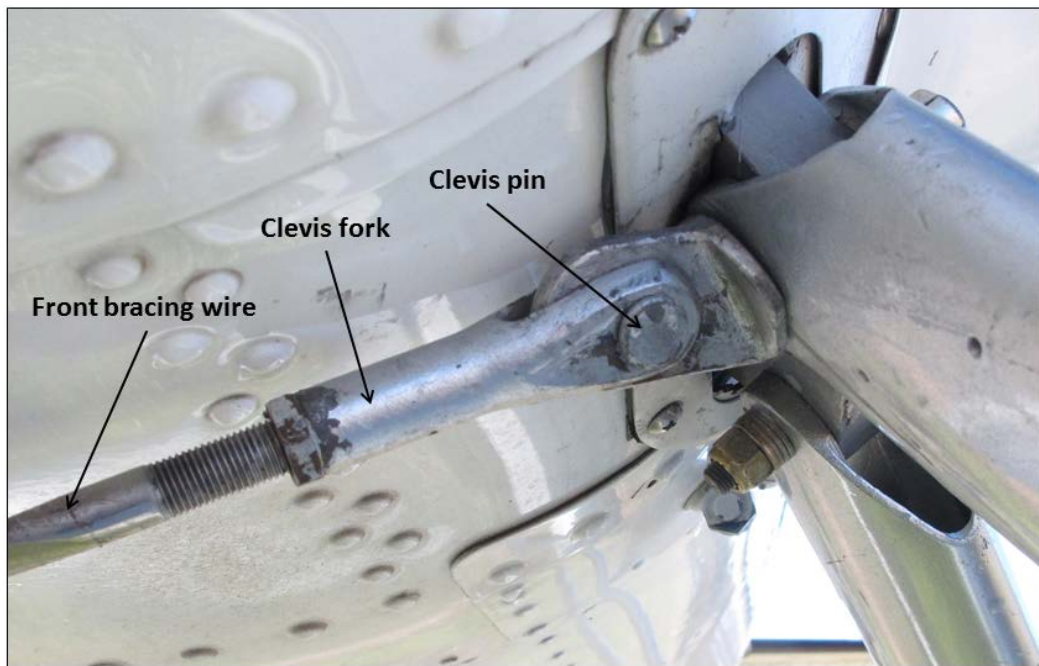
Fly-Safe Tankar



Tre intressanta och lärorika sjöflyg haverier i Canada, med lite olika orskaer. Ett haveri orsakat av tekniska problem, ett av IAMSAFE och ett på grund av dåligt upplagg landning.

Teknik

En C180 på Aqua flottörer startar från Trout lake i Ontario med startvikt på eller marginellt över mtow. Strax efter en normal start och sväng åt vänster för att hålla sig över vatten hörs ett ovanligt ljud varefter flygplanet börjar gira och rolla kraftigt vänster samtidigt som farten går ner. Stall varningen börjar tjuta och piloten förlorar kontrollen över flygplanet och kraschar i skogsterräng. Alla tre ombord överlever med okända skador. Kan låta som dålig instrumentscan eller motorproblem eller något annat. Vill bara tillägga att piloten var extremt erfaren med 5600 tim totalt och 2800!! på just den havererade maskinen. Verkligheten var en annan, det främre bracestaget hade gått av, eller snarare lossnat i infastningen till kotletten (Se bild). Den "clevis pin" som syns på bilden saknades på haveriplatsen. Sannolikt har saxpinnen rostat sönder eller inte monterats vilket resulterat att staget helt enkelt ramlade ur sitt fäste.



Nu bör detta inte vara ett alltför stort problem som leder till loss of control, eftersom spreaderbar skall kunna ta upp krafterna vid flygning utan att flottören blir dramatiskt

"missaligned" Bracestaget huvuduppgift är att ta upp dextra laster som uppstår vid landning. Men, detta förutsätter att maintenance av flottörer och infästningar är ok, men om det ser ut som på bilden nedan så uppstår det spel i spreaderbars som tillåter att i det här fallet vänster flottör kan spreta ut alltför mycket och skapa ett motstånd som hindrar maskinen från att hålla höjden, samt farten över stalfarten. I det här fallet var dessutom startvikten på eller nära motw.

Här ser man tydligt hur de två huvudbultarna i deckfästet är svårt korroderade liksom även godset i spreaderbaren. På Aqua flottörer och många andra (EDO,PK mfl), sitter det en träplugg i änden för att hindra vatten att komma in men som också gör inspektion svår.



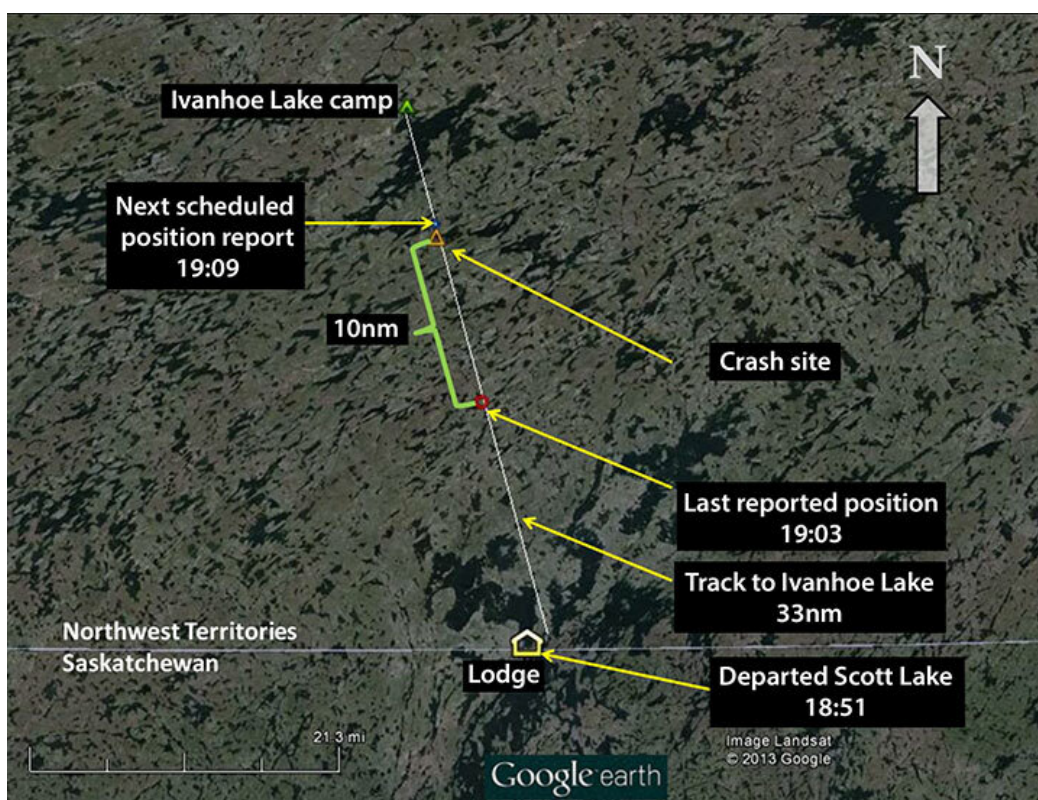
Jag vet att det oftast inte finns servicemanualer dokumenterade från flottörtillverkarna. Jag tror att det är en bra ide att kanske vart 3-5 år lyfta av flottörerna och göra en noggrann genomgång och inspektera fästen och bultar för korrosion. Dessutom slipper man att bultar och skruvar korroderar fast, detta speciellt om ni flyger ofta i bräckt vatten (östersjön) eller saltvatten (västkusten). Sola alltid av flottörerna med sötvatten efter varje flygning. Sparar dessutom mycket pengar över tid.

IAMSAFE (Illnes/Medication/Stress/Alcohol/Fatigue/Emotion).

Detta handlar om en kommersiell flygning med en DHC-3 turbin Otter. Piloten har för avsikt att flyga från Sandy lake till Scott lake lodge och därefter ferryflyga till Ivanhoe lake camp med start i Scott lake lodge 1801 LT. Vid kraftig högersväng sväng på låg höjd in mot finalen vid Scott lake lodge kolliderar högervingen med ett träd och flygplanet girar kraftigt åt höger. Piloten lyckas få kontroll på maskinen och landar men har problem vid taxning och tilläggning pga byig vind. Piloten uppträder kort och irriterat mot passagerarna men hjälper till att lasta av pax och bagage. En av passagerarna som ser vingen gör honom uppmärksam på bucklorna men blir i princip avsnäst av piloten som omedelbart lägger ut från bryggan och taxar ut till start för flygning mot Ivanhoe lake camp.



Starten är rutin och piloten flyger enligt färdvägen mot Ivanhoe lake. Se bilden nedan. Efter knappa 20 minuter crashar maskinen med mycket lågt nosläge ner i en grund sjö.



Haverikommissionen har haft svårigheter att med säkerhet fastställa orsaken men konstaterar att bortsett från skadan som orsakades vid den föregående landning så fanns inga andra tekniska problem med maskinen. Bedömning från haverikommissionen var att visserligen kan skadan ha förvärrats av luftkrafterna med

följd att vissa delar av vingtippen lossnade och kan ha resulterat i loss of control under flygningen, men att detta inte var den underliggande orsaken. Vädret var inte en faktor. Medicinska problem uteslöts också efter som piloten såg frisk ut vid start bara 20 min innan. Så "the root cause" måste vara något annat, varför man började titta pilotens flygschema. Det ser ut som en minst sagt full dag som skapar stress, trötthet och försämrad prestationsförmåga. Om man sedan lägger till irritation och frustration över fadäsen med trädkollisionen så har man fått in 3 av IAMSAFE:s varningsklockor, Stress, Fatigue och Emotion.

Tänk på detta när ni skall flyga - Om ni känner på detta vis, ta ett steg tillbaka och gå och äte en god lunch eller vänta till nästa dag då du kan utesluta dessa faktorer. Just stress, trötthet och upprördhet är lätt att vifta bort, det är ju bara en kortflygning, jag är inte stressad eller trött.

Det skall läggas till att flygbolaget också fick skärpa sina operativa regler för när piloten själva kan bestämma om det finns tekniska fel på maskinen, och när en så allvarlig incident inträffar skall piloten ställas på marken och avlösas av en annan pilot. Det "välpackade flygschemat" kan ses nedan.

Av

Table 1. Pilot's schedule

Depart	Time	Arrive	Time
Stony Rapids (base)	6:47	Scott Lake Lodge	7:17
Scott Lake Lodge	8:06	Desmarais Lake	8:30
Desmarais Lake	8:57	Sandy Lake	9:09
Sandy Lake	9:35	Scott Lake Lodge	10:05
Scott Lake Lodge	10:33	Ivanhoe Lake	10:57
Ivanhoe Lake	11:12	Gardiner Lake	11:24
Gardiner Lake	11:49	Stony Rapids (base)	12:37
Stony Rapids (base)	13:30	Pinkham Lake	14:06
Pinkham Lake	14:50	Stony Rapids (base)	15:26
Stony Rapids (base)	16:37	Desmarais Lake	17:19
Desmarais Lake	17:31	Sandy Lake	17:37
Sandy Lake	18:01	Scott Lake Lodge	18:37
Scott Lake Lodge	18:51	Accident site	19:08

At the time of the crash, the pilot had been on duty for almost 12 flight of 15 that were planned for the day. Approximately 7 hour accumulated during this time. Except for 2 brief periods at Stony Rapids, the flight had been continuous and did not include a rest period.

Skill/training/attitude

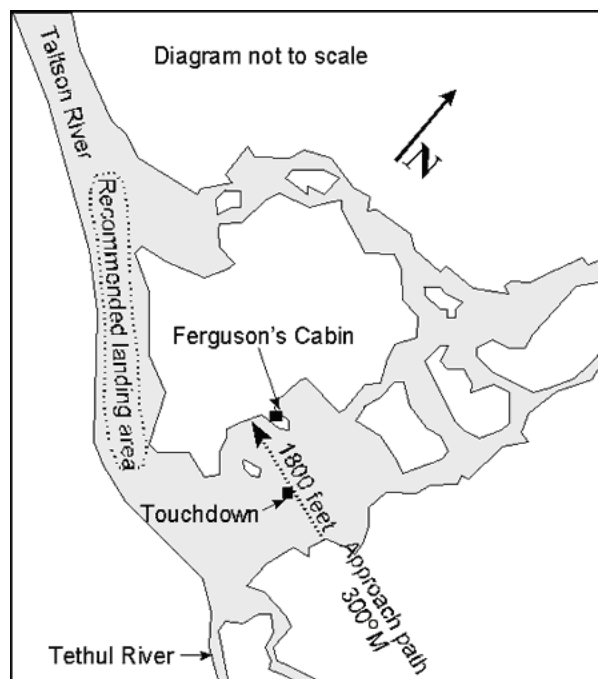
Detta fall handlar om en C185 som skulle landa vid Fergusson Cabin. Piloten cirklade 3 varv runt det aktuella landningsområdet och bestämde sig för att inte landa i enlighet med det rekommenderade landningsområdet utan rakt mot den tänkta tilläggsgningsplatsen (Fergusson Cabin) eftersom det skulle innebära en kortare taxning i relativt grunt vatten. Valet kan diskuteras då tillgänglig landningssträcka bara var 1800 ft (550 meter) med hög skogsterräng i inflygningsriktningen. Inflygningen löpte normalt till sättningen skedde ca halvvägs mot motsatt land. Landningsvikten var nära eller på maxvikt. Jag skulle hävda att det var en landning med hög svårighetsgrad piloten valde att genomföra. Det skall också tilläggas att strömmarna i den lilla fladen kunde vara av karaktären "röriga". Vinden var ca 270 grader, 15-20 kts, men hade en tendens att "snurra" i fladen. Detta var också en av anledningarna till varför bolagets operativa chart rekommenderade landning på den långa raka sträckan av floden. Vid landningen ca 900 ft in på möjlig landningsdistans gräver vänster flottör ner sig och maskinen hjular och sjunker i ryggläge. Orsaken anges av haverikommissionen vara "the aircraft contacted the water in a nose-low attitude shortly after touchdown". Det är lätt att i en stressad situation falla tillbaka på reptilhjärnan och missa att vid sjölandningar FÅR MAN INTE DROPPA NOSEN.

Dessvärre drunknade de två bak sittande passagerarna då dom inte kunde hitta dörrhandtagen för att öppna dörrarna. Piloten och den främre passageraren tog sig ut genom fönstren.

För övrigt noterade haverikommissionen att flytvästarna inte var på, utan låg i bagageutrymmet och att passagerarna inte briefades på lämpligt sätt om utrymning av ett flygplan som sjunkit. Piloten som flög hade ett kommersiellt certifikat och 447 tim totalt varav 220 på sjö och 120 på C185.

Detta är ett olyckligt och onödigt haveri. Jag betraktar svårighetsgraden som hög för den här landningen, och utan att veta exakt hur det såg ut vid landningstillfället, så är 550 meter landningssträcka med trädhinder i inflygningen och en tungt lastad 185:a så kort att absolut inget får gå fel.

Bild över landningsområdet



Teknikhörnan



Inget GAMI 100 UL för Piper

Piper har lierat sig med Cirrus och tillåter inte användning av GAMI 100UL i någon Piper maskin. Fortsättning följer.....

Piper
Piper Aircraft, Inc.
2926 Piper Drive
Vero Beach, FL, U.S.A. 32960

CUSTOMER INFORMATION LETTER

Date: February 20, 2025 2025-002

SUBJECT: UNAPPROVED AVIATION GASOLINES IN PIPER AIRPLANES

MODELS AFFECTED: All Piston Engine Aircraft Models

SERIAL NUMBERS AFFECTED: All

PURPOSE: To address unapproved aviation gasolines in Piper airplanes.

CUSTOMER COMMUNICATION:

For over 85 years Piper Aircraft, Inc. (Piper) has been a pioneer in general aviation with an unbroken lineage of piston powered airplanes. With a reputation for producing safe and reliable aircraft, Piper will always put the safety of our owners, pilots, and passengers first.

As a member of the General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Piper continues to collaborate with other aerospace OEMs and the petroleum industry through GAMA's Eliminate Aviation Gasoline Lead Emissions (EAGLE) initiative and fully supports the FAA's Piston Engine Aviation Fuels Initiative (PAFI) program of transitioning to unleaded and sustainable aviation gasolines (i.e. fuels). EAGLE and PAFI are industry-wide collaborative efforts with support and participation from all major airframe and engine OEMs.

Independent to the EAGLE/PAFI process for FAA approval, an applicant can gain approval for use of their product through the Supplemental Type Certificate (STC) process. The STC approval process involving the STC applicant and the FAA typically occurs with no support or participation from aircraft or engine OEMs. At this time, without additional information regarding fuels that have undergone the STC approval process, such as GAMI G100UL, Piper cannot approve the use of these fuels in any Piper airplane. Piper has not evaluated any STC fuels, including GAMI G100UL, for use in any Piper airplane model. Piper does not have sufficient information to evaluate the chemical properties of the fuel and how it may interact with materials throughout the fuel system, including but not limited to: the airframe surfaces and structures, fuel tanks (materials, sealants, bladders, gaskets, etc.), fuel quantity gauging components, fuel lines, and other fuel system components (pumps, valves, sensors, etc.).

Each OEM engine manufacturer has their own list of approved fuels for safe operation. Piston engine airplanes manufactured by Piper are powered by engines from Lycoming or Continental Aerospace Technologies. In addition to the evaluations required on the airframe and fuel system, each engine manufacturer will need to approve the use of each additional fuel for use in their engines.

Piper estimates that there are currently over 75,000 Piper airplanes taking to the skies today that could theoretically use a STC fuel. Over the many decades that Piper has been manufacturing aircraft there have been a myriad of different fuel system configurations, components, and materials used in production. Piper will not approve the use of any STC fuel unless it can ensure the safety of flight and life of the pilots, passengers, and the general public.

Fuels approved for use in Piper airplanes can be found in the applicable Pilot Operating Handbook and Airplane Maintenance/Service Manual. The use of any unapproved fuel in a Piper airplane will result in limited customer/technical support and will void the warranty for the fuel system and airframe structures associated with the fuel system and engine.

ATA/JASC: 2800

Ny AD på sjöflygande Pipermaskiner

Piper har utfärdat en AD (se länk nedan) för sidrodret på en stor mängd äldre Pipers, inklusive alla modeller av CUB/Super Cub, med kolstålsroder som bärande del. Det var tidigare en proposal men är nu en AD sedan 11 februari 2025.

<https://se.search.yahoo.com/search?fr=mcafee&type=E210SE0G0&p=faa+ad+notes>

Håll gratiskoll på AD nötter, servicebullar etc

På FAA:s hemsida kan ni gå in och prenumerera på AD/EAD/SB mfl specifikt för er maskin/motor/propeller etc. Klicka på länken nedan och registrera er, samt välj vad ni vill ha, så landar dessa i er mailbox. Mycket bra att ha för att hålla koll på maskinen.

<https://public.govdelivery.com/accounts/USFAARGL/subscriber/new?pop=t>.

Och lite från TS samt regler



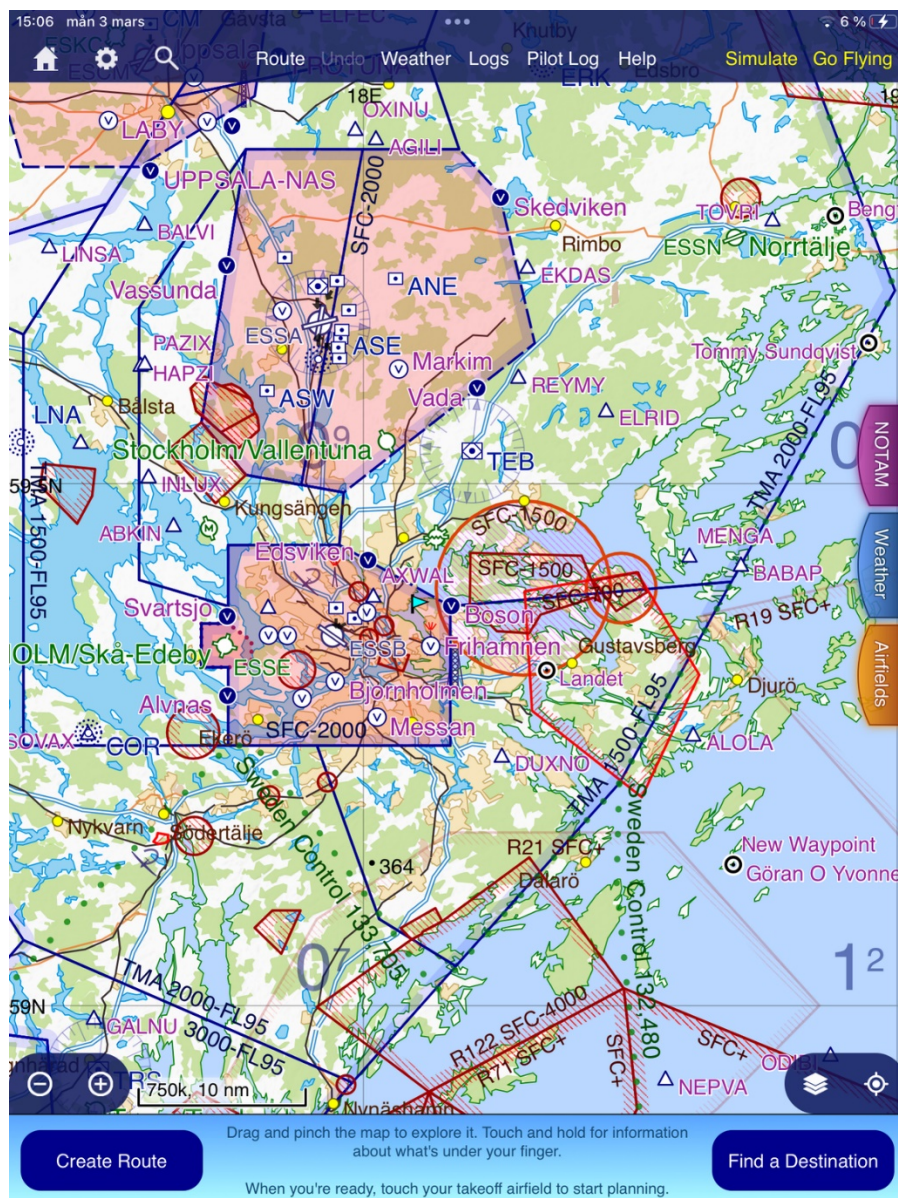
Luftrum och luftrumsintrång

Med den ökade militära aktiviteten i Sverige, vill jag återigen peka på vikten av att hålla koll på DA/RA. Många av de områden som funnits sedan tidigare och inte varit aktiverade särskilt ofta är nu det. I notam och aip sup finns aktuell info. TS trycker hårt på att få ner luftrumsintrång så ökad noggrannhet är nödvändig, inte minst för egen säkerhet.

Till detta kommer drömarområden som finns i sup. Länken nedan visar grafisk var områdena finns. Sky demon/Air nav pro har också uppdaterad info. Observera dock att det alltid är Notam/Aip sup som gäller. Nedan länken till LFV:s drönarkarta (översiktlig)

<https://dronechart.lfv.se/?x=1781111.85269&y=7967317.53502&z=6&r=0&l=1001111111>
1

Senaste printen från Skydemon, håll uppsikt på ständigt nya R/D områden. Koll innan ni flyger är superviktigt!



Repris på några viktiga regler

Föreskrifter och allmänna råd om introduktionsflygningar. TSFS 2024:8 som började gälla 1/6 2024 finns i länken nedan. Det viktigaste är att om t.ex. en flygklubb vill göra introflygningar för att locka medlemmar, skall i ett dokument eller i sin handbok beskriva verksamheten innehållande relevant operativ information. Introflygningarna skall fortlöpande dokumenteras.

SSA m.fl. svarade på den remiss som TS skickade ut varefter TS omarbetade föreskriften.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/forfattningssamling/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2024/details?RuleNumber=2024:8&ruleprefix=TSFS>

Luftvärdighet (AIR)

För er som eventuellt sköter underhållet i egen regi så har TS kommit ut med en ny guide 2024-02-08.

Guide för "Aircraft technical log system"

Ny guide för "Aircraft technical log system" är nu publicerad under Del-M Luftfartyg.

[Läs mer på transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se)

Fotografera i luften

Det är kul att fotografera från luften, men givetvis finns det ett regelverk även för det. För att undvika trist stämning efter en flygning så titta på länken nedan.

<https://www.lantmateriet.se/spridningstillstand/>

Blandat flyggodis

Bränslepump EX klassad och INTE längre i mitt garage

Bränslepumpen har nu fått ny bostad i Luleå-Bodens FK. Där har Peter Jonsson slitit med att införskaffa transportlåda samt ett stort antal attiraljer som behövs för att enkelt kunna pumpa bensin till vår maskiner. **Den kommer givetvis att finnas i Årrenjarka nästa sommar, men kan även skickas till andra fly-in med lämplig transport.** Anläggningen har i sin helhet bekostats av SSA för fälmässig och säker tankning.

OBS! NI SOM HAR BESTÄLLT BRÄNSLE TILL ÅRRENJARKA UNDER TIDIGARE FLY-IN MÅSTE SE TILL ATT FATEN TRANSPORTERAS DÄRIFRÅN PÅ LÄMPLIGT SÄTT. IDAG STÅR DET ETT ANTAL TOMFAT OCH SKRÄPAR. PETER JONSSON HAR OMBESÖRJT BORTTRANSPORT AV EN DEL AV DESSA. SKA VI KUNNA TANKA I ÅRRENJARKA MÅSTE DET BLI ORDNING PÅ DETTA. ENKELT FIXAT OM VI ALLA OMBESÖRJER BORTTRANSPORT AV DE FAT SOM DE BESTÄLLT.

Ett stort tack Peter för ett mycket bra jobb.

Artikel Packat 2024-aug i Låda 114 cm

Pump med filter och räkneverk

Slang med snabbkoppling, 8m

Anslutningskablage mot 12V batteri

Jordlina med klämma och ringkabelsko

Jordspett

Skruvmejselsats

Spetskombitång

Skiftnyckel

Rörtång 1"

Polygrip

Fatnyckel, märkt SSA

Vattenfiltrerande bränsletratt märkt SSA

Bränsledunk 20l röd, märkt SSA

Hävertslang m klonk

Trattar, stor-liten-mellan

Dräneringsbränsledunk 5l

Tryckspruta

Diskmedel

Putsduk

Trasor

Gängtape
Flatstiftssäkringar, 20 A
Vävtelj
Eltejp
Absoldukar
Soppåsar
Tuschpennor, svart+röd
Bilbatteriladdare
Bilbatteri
Dokumentation

Årets Fly-In

Save the date den 15 - 17 augusti. Som vanligt kan man komma med sjöflyg eller landflyg. 1600 meter asfalt och en lång sjö/älv!

När tränade ni utrymning ur en sjunken maskin senast?

SSA funderar fortfarande 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. Hitintills har vi fått en intresseanmälan - det räcker inte!

Maila mig eller Filip

flygrobert@gmail.com

ivoklack@gmail.com

Glöm inte att betala medlemsavgiften för 2025/26. Skriv namn och e-mail på betalningen så blir det lättare att hantera för oss.

Köp och sälj

Är det inte dax för en Cessna 206 på PK3500 flottörer, SE-GMK 1976?





Efter snart 50 år i familjen är det dags att sälja denna fina flygmaskin.

Planet är privatägt och har bara flugits av min pappa och mig och har därför endast 712 timmar i loggboken. Planet har nästan alltid stått inomhus i hangar när vi inte har använt det.

Ny radio och transponder (2019), Pee Kay 3500 flottörer, STOL-konvertering (mycket bra lågfartsprestanda), 2014 ny Hartzell 3-bladig constant speed propeller (McCauley 3-bladig propeller som reserv).

Flygplanets luftvärdighet har gått ut men det bör inte vara några större saker som ska fixas (evtl behöves en ommålning).

Kontakta Hubertus Videgård för mer information, 0705-552844,

hvidegar@outlook.com

...eller kanske en 1/4 i en C185F 1974?





TT 2801 tim, motor Conti IO 520 ca 500 tim. PK3500C flottörer nyrenoverade 2024. MT prop, G5, JPI EDM 900 primary, Trig 8,33.

Pris idee försäkringsvärde: 180.000 euro = 180.000*11 = 1.980.000 sek/4 andelar = 450.000 SEK/andel.

Robert Wagner 0709-647637

Kontaktinformation JRCC

Direktnummer till JRCC angående flygrelaterade ärenden

010-4927890.

Till växeln 010-4927700

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-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=154655c2463b461bb6a18f59cd4e122d>

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

- * Åviken 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=1zzClwkemGMRvFe-mepoUwHM8&z=2

Betalningar till SSA via Swish



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

OBS! ATT DET STÅR 2021 PÅ QR KODEN KAN NI BORTSE FRÅN.

Swishnummer 123 009 24 60