

Välkommen till Medlemsmöte den 22/10 -13

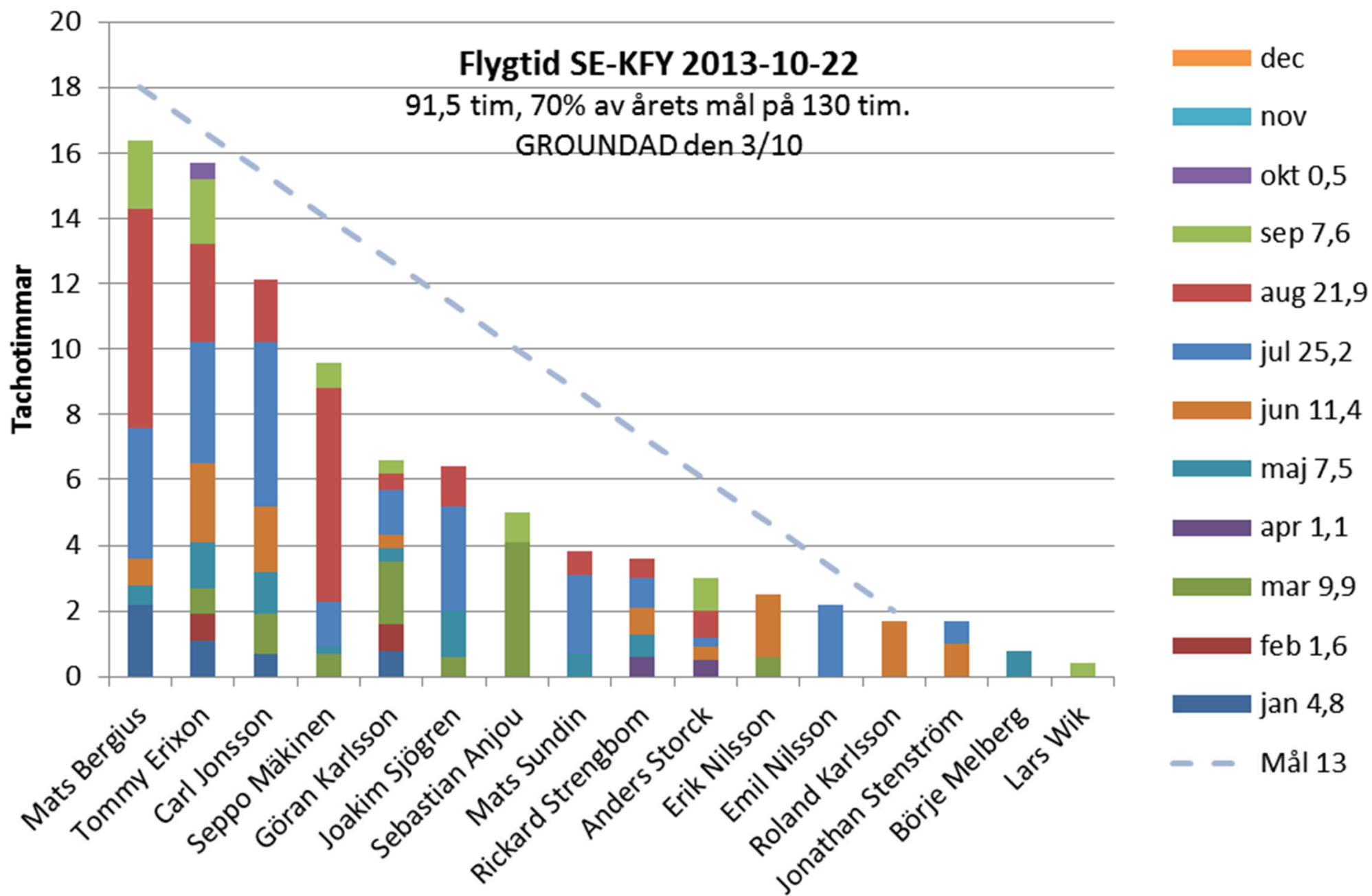
Agenda:

- Flygtider 2013
- Flygtider rullande 12 månader
- Flygtidsbarometern, säker flygning
- Tillsyn, Checklista, Normalförfaranden
- Flyghandböcker finns på hemsidan
- Lathund för loggning av tider
- Motorbytesenkäter SE-KFY
- Offerter på alternativa motorer
- Onsdagsflygningar 2013 med utlottning

Flygtid SE-KFY 2013-10-22

91,5 tim, 70% av årets mål på 130 tim.

GROUNDAD den 3/10



Akkumulerad flygtid 2013-10-22

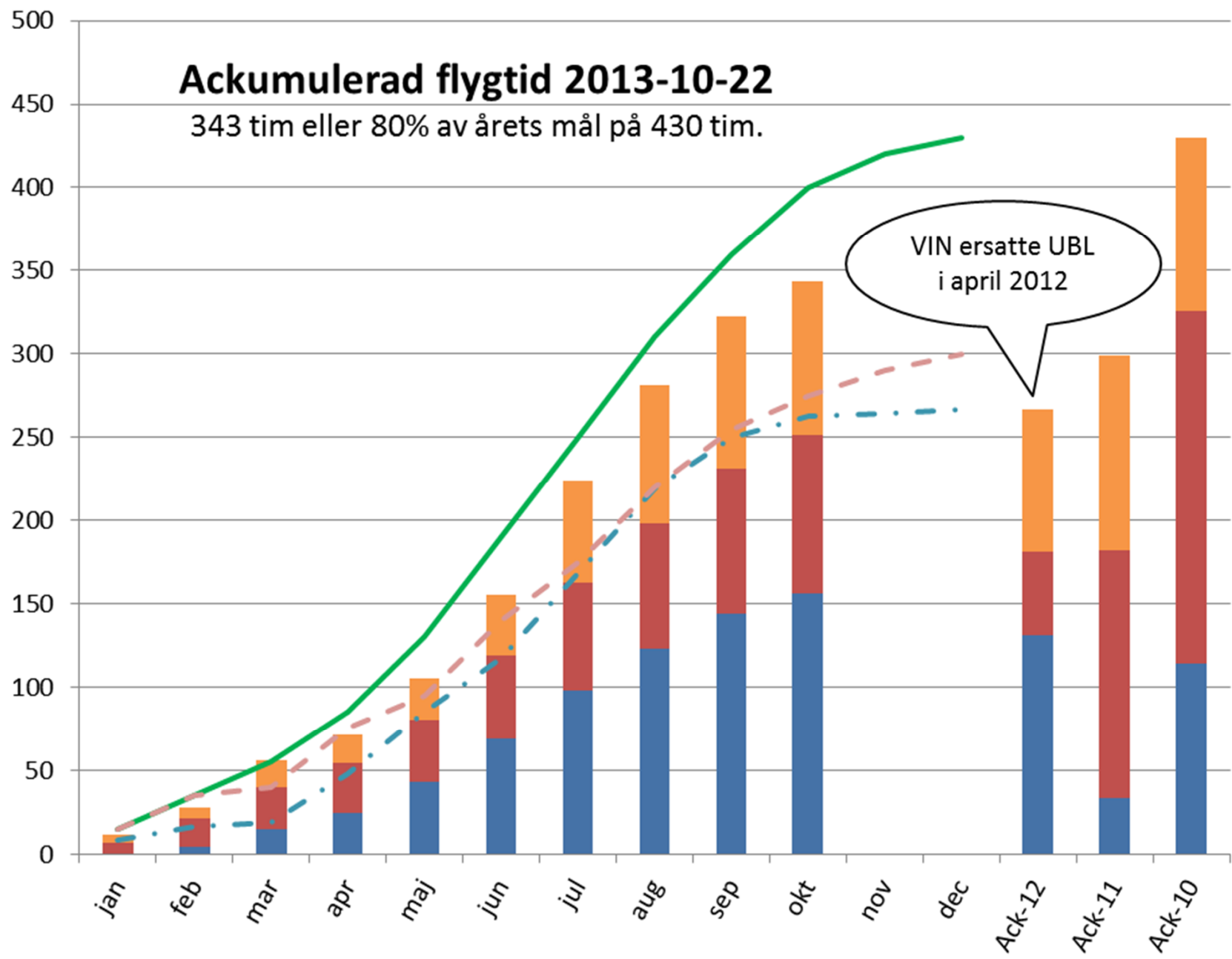
343 tim eller 80% av årets mål på 430 tim.

Resultat
-12: 267 tim
-11: 299 tim
-10: 430 tim

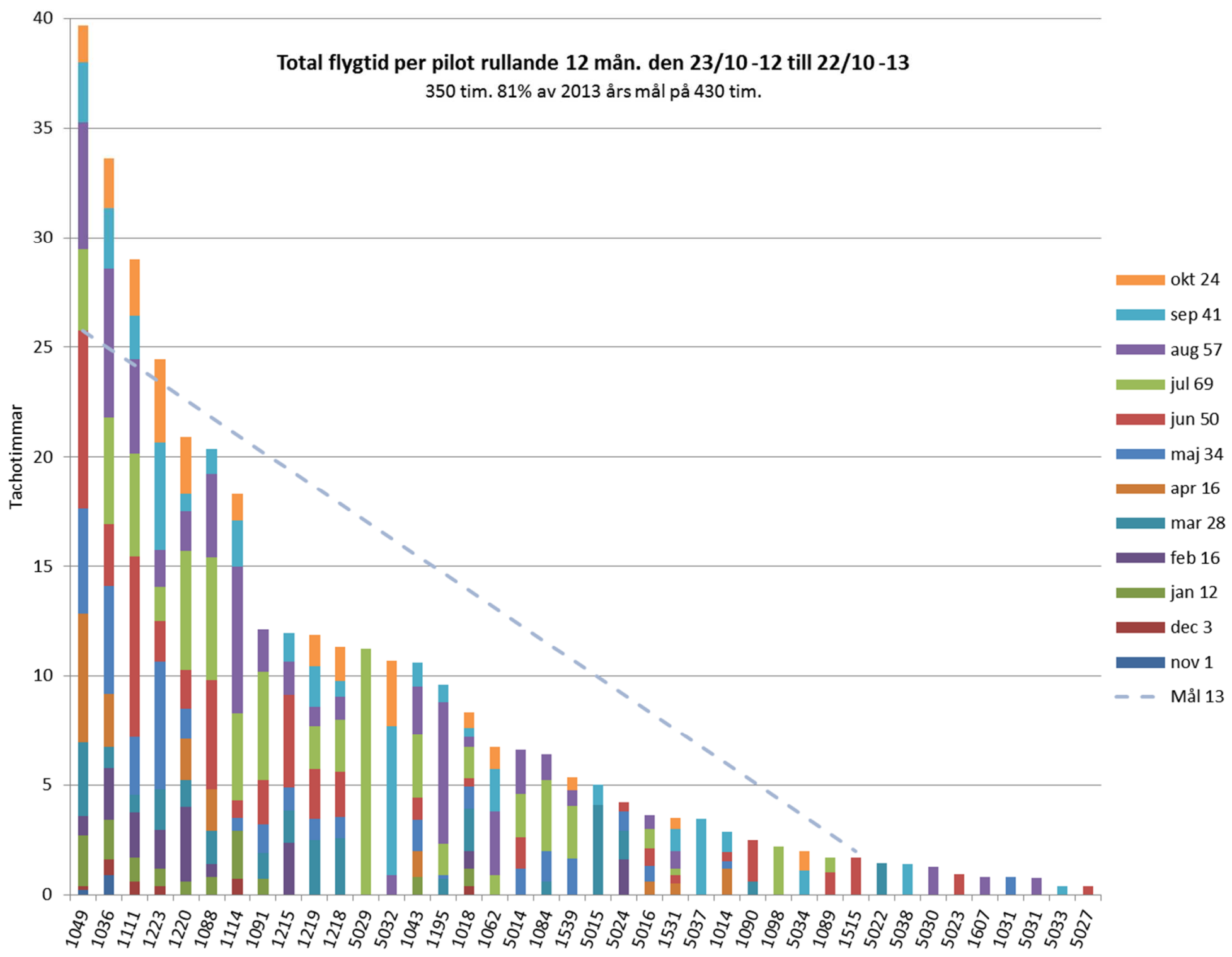
Tachotimmar

VIN ersatte UBL
i april 2012

- KFY
- YUH
- VIN/UBL
- Mål -13
- Ack -12
- Ack -11



Total flygtid per pilot rullande 12 mån. den 23/10 -12 till 22/10 -13
 350 tim. 81% av 2013 års mål på 430 tim.



SÄKER FLYGNING!

FLYGTRIMSBAROMETER

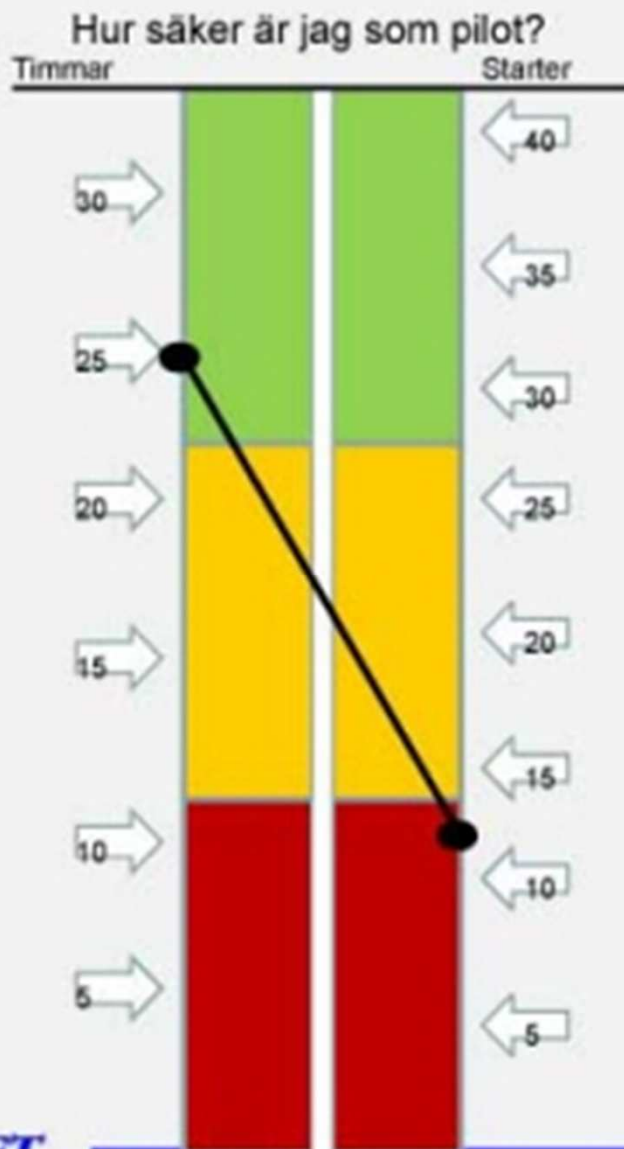
Att använda barometern

Addera dina timmar och starter de senaste 12 månaderna.

Dra en linje i barometern. Där linjen korsar den vita linjen, läs rådet för den färgen.

Exempel
Pilot med 25 timmar och 12 starter

Idé Ole Didriksen



Grön

Din status är god men ta det försiktigt

Gul

Du är inte så bra som du tror

Röd

Du är rostig!

SEGELFLYGET

flyg säkert

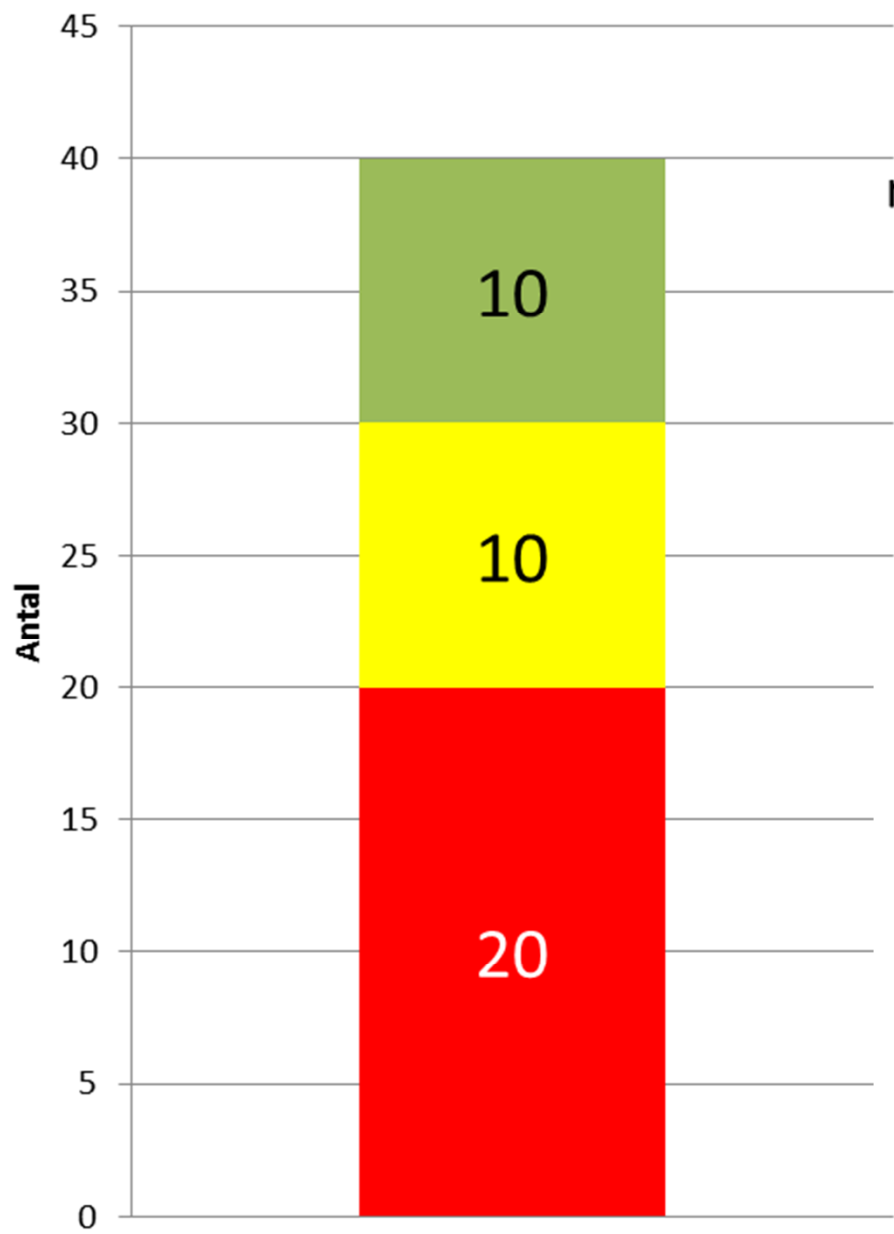
Antal piloter med aktuell flygtrim

rullande 12 mån. den 23/10 -12 till 22/10 -13

- Grön: "Din status är god men ta det försiktigt"
- Gul: "Du är inte så bra som du tror"
- Röd: "Du är rostig"

Flygtrimkvot = $(\text{Flygtimmar} + (\text{Landningar} \times 3))/7$
Exempel: 10 timmar och 30 landningar ger:
 $(10 + (30 \times 3))/7 = (10 + 90)/7 = 100/7 = 14,3 = \text{Gul}$

Större än 20 = Grön
10 till 20 = Gul
Mindre än 10 = Röd



VIKTIGT

”En bra planering är halva jobbet” sägs det och inget kan vara mer rätt vid flygning. Genom att planera omsorgsfullt innan flygningen elimineras onödiga händelser som kan utvecklas till risker och tillbud, eller i sämsta fall haveri. Använd flygplanets handbok och studera avsnitten nedan en gång till innan nästa start:

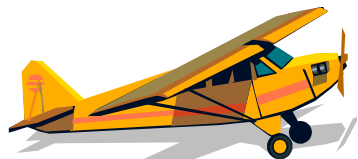


- **Tillsyn före flygning**
- **Checklista**
- **Normalförfarande, Start**



Genom att ha full kontroll på dessa avsnitt blir din start så säker som den kan bli rent materialmässigt. Sen måste du så klart vara lika noggrann inom de övriga avsnitten: Bestämmelser, Driftfärdplan, Human Factors, Meteorologi etc.

Sträva alltid efter att göra din flygning ännu säkrare och bättre!
Kan du t ex de rätta svaren från flyghandböckerna på:



- Vad är rätt lättningsfart på KFY, YUH, VIN?
- Vad är rätt stigfart på KFY, YUH, VIN?
- Åtgärder vid sidvindsstart med KFY, YUH, VIN?
- Åtgärder vid kortfältstart med KFY, YUH, VIN?



Flygplanhandböckerna finns på klubbens hemsida www.kopingsfk.se under fliken Flygplanen och respektive plan. Kunskap är nödvändigt. Sen gäller det att omsätta den till handling med hjälp av vanligt sunt förnuft, eller gott omdöme. Som också är en nödvändighet vid flygning.

//Motorflygchefen

Köpings flygklubb

HEM

FLYGFÄLTET

FLYGPLANEN

OM KLUBBEN

ÖVRIGT

UTBILDNING

FÖR MEDLEMMAR

Cessna 172N, SE-KFY

Rans S6, SE-YUH

Atec Zephyr, SE-VIN

myWebLog

Tidigare flygplan

Bygge Motorseglare

Gästande Flygplan

Dagens Bokningar



Tjockt i trafikvarv

Posted on [23 september 2013](#) by [Björn](#)

Se upp för flygare utan radiokommunikation!



Heading 050 / 2013-09-23 13:44:23

Posted in [Allmänt](#)

→ [Leave a comment](#)

BANANS STATUS 2013-09-24 ÄR:

Bra!



DAGENS BOKNINGAR

| Bokningsobjekt | Tid |
|----------------|-------------|
| SE-YUH | 13:00-17:00 |

Bokas via www.myweblog.se

[Grannarnas Bokningar](#)

BLANDADE LÄNKAR

- [Aircraft24.com](#)
- [AOPA Sverige](#)
- [Arboga FK](#)
- [Barnstormers.com](#)
- [Bilder \(Hans Spritt\)](#)
- [Dansk UL Flyve](#)
- [EAA Sverige](#)
- [Finska flygplatser](#)

Köpings flygklubb

[HEM](#)[FLYGFÄLTET](#)[FLYGPLANEN](#)[OM KLUBBEN](#)[ÖVRIGT](#)[UTBILDNING](#)[FÖR MEDLEMMAR](#)

Cessna 172N, SE-KFY

Vår [Cessna](#) är en Kansasbyggd 172N ([Skyhawk](#) II/100) av 1980 års modell som flög i USA med registreringen N4612J. Den exporterades till Danmark och flög där som OY-CPF innan den kom till Sverige och blev "Kalle-Filip-Yngve".

- [00. Pilot's Operating Handbook](#)
- [01. General](#)
- [02. Limitations](#)
- [03. Emergency Procedures](#)
- [04. Normal Procedures](#)
- [05. Performance](#)
- [06. Weight & Balance/Equipment List](#)
- [07a. Airplane & Systems Descriptions A](#)
- [07b. Airplane & Systems Descriptions B](#)
- [08. Airplane Handling, Service & Maintenance](#)
- [09a. Supplements A](#) (Opt.Syst.Desc.& Oper.Proc.)
- [09b. Supplements B](#) (Opt.Syst.Desc.& Oper.Proc.)
- [10. Spin Characteristics](#)

BANANS STATUS 2013-09-24 ÄR:

Bra!



DAGENS BOKNINGAR

| Bokningsobjekt | Tid |
|----------------|-------------|
| SE-YUH | 13:00-17:00 |

Bokas via www.myweblog.se

[Grannarnas Bokningar](#)

BLANDADE LÄNKAR

- [Aircraft24.com](#)
- [AOPA Sverige](#)
- [Arboga FK](#)
- [Barnstormers.com](#)
- [Bilder \(Hans Spritt\)](#)

SECTION 4

NORMAL PROCEDURES

TABLE OF CONTENTS

| | Page |
|---------------------------------------|------|
| Introduction | 4-3 |
| Speeds For Normal Operation | 4-3 |

CHECKLIST PROCEDURES

| | |
|-------------------------------------|------|
| Preflight Inspection | 4-5 |
| Cabin | 4-5 |
| Empennage | 4-5 |
| Right Wing, Trailing Edge | 4-5 |
| Right Wing | 4-5 |
| Nose | 4-6 |
| Left Wing | 4-6 |
| Left Wing, Leading Edge | 4-6 |
| Left Wing, Trailing Edge | 4-6 |
| Before Starting Engine | 4-6 |
| Starting Engine | 4-7 |
| Before Takeoff | 4-7 |
| Takeoff | 4-8 |
| Normal Takeoff | 4-8 |
| Short Field Takeoff | 4-8 |
| Enroute Climb | 4-8 |
| Cruise | 4-9 |
| Descent | 4-9 |
| Before Landing | 4-9 |
| Landing | 4-9 |
| Normal Landing | 4-9 |
| Short Field Landing | 4-9 |
| Balked Landing | 4-10 |
| After Landing | 4-10 |
| Securing Airplane | 4-10 |

**SECTION 4
NORMAL PROCEDURES**

**CESSNA
MODEL 172N**

9. Radios -- SET.
10. Autopilot (if installed) -- OFF.
11. Air Conditioner (if installed) -- OFF.
12. Strobe Lights -- AS DESIRED.
13. Throttle Friction Lock -- ADJUST.
14. Brakes -- RELEASE.

TAKEOFF

NORMAL TAKEOFF

1. Wing Flaps -- 0° - 10°.
2. Carburetor Heat -- COLD.
3. Throttle -- FULL OPEN.
4. Elevator Control -- LIFT NOSE WHEEL (at 55 KIAS).
5. Climb Speed -- 70-80 KIAS.

SHORT FIELD TAKEOFF

1. Wing Flaps -- 10°.
2. Carburetor Heat -- COLD.
3. Brakes -- APPLY.
4. Throttle -- FULL OPEN.
5. Mixture -- RICH (above 3000 feet, LEAN to obtain maximum RPM).
6. Brakes -- RELEASE.
7. Elevator Control -- SLIGHTLY TAIL LOW.
8. Climb Speed -- 53 KIAS (until all obstacles are cleared).

4.5.4 Kupera motorn.

1. Låt motorn arbeta på 2500 – 3000 RPM.
2. Gör motorkontroll.
3. Sätt throttle på lägsta jämna RPM under några minuter så att hela motorn får lämplig lägre temperatur före kupering.
4. Strömställare FRÅN (OFF)

4.6 FÖRE UTKÖRNING

1. Ställ in höjdmätaren på QFE eller QNH, beroende på vilket som tillämpas och kontrollera skalfelet, max + 60 fot.

Anm. Höjdmätaren skall visa fältets höjd över havet när QNH är inställd och 0 fot när aktuell QFE är inställd.

2. Slå till och kontrollera radioutrustningen.
3. Kör långsamt vid taxning särskilt på vintern och använd låga varv.

4.7 FÖRE START

1. Bromsarna ansätts.
2. Kontrollera med ett snabbt gaspådrag att motorn svarar och att statiskt varv på 500 till 1830 RPM erhålls.
3. Gör magnetkontroll vid 3000 RPM och max. varvtalsfall på 300 RPM / magnet, max differens 115 RPM.
4. Kontrollera att samtliga flyg- och motorinstrument visar normala värden.
5. Minska motorns varv till tomgång.
6. Kontrollera att styrorganen är fria genom att ge fulla roderutslag, samtidigt som rodren iakttages.
8. Kontrollera att dörrarna är stängda och låsta.

4.8 START OCH STIGNING

1. Bromsarna frikopplas.
2. Klaff inställd.
3. Kontrollera att kompassen stämmer med banriktningen.
4. Motorinstrumenten kontrolleras.
5. Mjukt gaspådrag under acceleration till max. varv erhålles, sedan hålls spaken neutral tills luftfartyget själv lyfter.
6. Normal lättningssart 50 MPH.

4.7 FÖRE START

1. Bromsarna ansätts.
2. Kontrollera med ett snabbt gaspådrag att motorn svarar och att statiskt varv på 500 till 1830 RPM erhålls.
3. Gör magnetkontroll vid 3000 RPM och max. varvtalsfall på 300 RPM / magnet, max differens 115 RPM.
4. Kontrollera att samtliga flyg- och motorinstrument visar normala värden.
5. Minska motorns varv till tomgång.
6. Kontrollera att styrorganen är fria genom att ge fulla roderutslag, samtidigt som rodren iakttages.
8. Kontrollera att dörrarna är stängda och låsta.

4.8 START OCH STIGNING

1. Bromsarna frikopplas.
2. Klaff inställd.
3. Kontrollera att kompassen stämmer med banriktningen.
4. Motorinstrumenten kontrolleras.
5. Mjukt gaspådrag under acceleration till max. varv erhålles, sedan hålls spaken neutral tills luftfartyget själv lyfter.
6. Normal lättningss fart 50 MPH.

FLYGHANDBOK

SE-VIN

Kapitel 4

Normal-
förfaranden

4.8 START OCH STIGNING

1. Fullt gaspådrag
2. Roterar vid 50 kt
3. Stigfart 70 kt klaff 1, 80 kt klaff 0
4. Klaff till läge 0
5. Elbränslepump—FRÅN

4.9 PLANFLYKT

Max motorvarv 5800 varv/min i maximalt 5 minuter. Maximalt kontinuerligt varvtal är 5500 varv/min. Ställ in motorvarvtalet efter önskad prestanda.

Ge akt på vatten- och olje-temperatur.

Fart vid turbulens 80—100 kt beroende på intensiteten.

$V_{no} = 116$ kt

$V_{ne} = 143$ kt

Max fart för klaff = 70 kt

En lördag utanför Sala i augusti 1938

Tillsyn, Planering, Checklista, Bränsle, Väder, Human Factors... ?



Udda flygplan i ordets rätt bemärkelse. Detta är *one of kind Hungarian aircraft*, en MSrE M-19, som havererade utanför Sala i slutet av augusti 1938. Bilden kommer från Inge Ahlin. Notera race no. 8 på cowlingen, HA-NAA deltog i en internationell flygtävling och ombord fanns herrarna [Laszlo Vadas](#) (pilot) och Laszlo Tasnadi. Den förstnämnde intervjuades i Sala Allehandas utgåva av den 21 augusti 1938:

Lathund/Checklista för att fylla i Resedagbok och myWebLog

myWebLog är bra på att räkna timmar och minuter!

Det kan den late piloten utnyttja så att det går snabbt och blir rätt när flygplanets resedagbok ska fyllas i efter flygning.





Genom att följa några enkla steg blir det automatiskt rätt och du spar tid.

1. Börja med att kolla att resedagbok och tachometern i planet stämmer överens innan din flygning. Är du noga kollar du även i myWebLog.
2. Notera ungefärlig starttid men var noga med att notera tachometerställningen efter flygningen och landningstiden. Fyll dock inte i nåt i resedagboken förrän du gjort klart inmatningen i myWebLog efter din flygning. Flyger du flera flygningar i rad noterar du samtliga tachometerställningar vid landning och landningstiderna.
3. Efter flygningen fyller du i dina flygningar i myWebLog och låter programmet addera timmar och minuter (som det är bra på).
4. Sen för du över flygtider och tachotider till flygplanets resedagbok.

På detta sätt undviker vi att räknefel i flygplanens resedagböcker smyger sig in i myWebLog och skapar förvirring. Se exemplet på följande sidor.



Logga flygning - Steg 2 av 4

Objekt: SE-KFY, CESSNA 172 
Flygningens art: AFT 
Pilot: Mats Bergius 
Datum (flygn): 2013-09-26 

Daglig tillsyn: Ja Nej
Påfyllt (liter): Bränsle Motorolja

Flygplatser: Från   KOPING/GALBY
Till   KOPING/GALBY

Tider: Block off
Starttid
Tach ut
Block on
Landningstid
Tach in
Block
Flygtid
Tach

A. Kolla att tachon stämmer innan flygning.

B. Knappa in tacho efter flygning.

C. Kolla att det verkar rimligt.

Antal flygningar:

Kommentar:





Ny anmärkning: Nej Ja

Tillbaka



Rensa

Fortsätt...

Logga flygning - Steg 2 av 4

Objekt: SE-KFY, CESSNA 172 
Flygningens art: AFT 
Pilot: Mats Bergius 
Datum (flygn): 2013-09-26 

Daglig tillsyn: Ja Nej
Påfyllt (liter): Bränsle Motorolja

Flygplatser: Från   KOPING/GALBY
Till   KOPING/GALBY

Tider: **B. Knappa in starttiden**  **A. Knappa in landningstiden**  **C. Kolla att FT ≤ TT (annars får du betala skillnaden)** 
Block off Block on
Tach ut: Tach in: Tach

Antal flygningar:

Kommentar:

Ny anmärkning: Nej Ja

Tillbaka

Rensa

Fortsätt...

Logga flygning - Steg 2 av 4

| | | | |
|-------------------|--|---|---|
| Objekt: | <input type="text" value="SE-KFY, CESSNA 172"/> | | |
| Flygningens art: | <input type="text" value="AFT"/> | | |
| Pilot: | <input type="text" value="Mats Bergius"/> | | |
| Datum (flygn): | <input type="text" value="2013-09-26"/> | | |
| Daglig tillsyn: | <input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nej | | |
| Påfyllt (liter): | Bränsle <input type="text" value="0"/> Motorolja <input type="text" value="0"/> | | |
| Flygplatser: | Från <input type="text" value="ESVQ"/> KOPING/GALBY Till <input type="text" value="ESVQ"/> KOPING/GALBY | | |
| Tider: | Block off <input type="text" value="17:45"/> Starttid <input type="text" value="17:50"/> Tach ut <input type="text" value="8396.7"/> | Block on <input type="text" value="18:15"/> Landningstid <input type="text" value="18:10"/> Tach in <input type="text" value="8397.1"/> | Block <input type="text" value="0:30"/> Flygtid <input type="text" value="0:20"/> Tach <input type="text" value="0.4"/> |
| Antal flygningar: | <input type="text" value="1"/> | | |
| Kommentar: | <input type="text" value="Himla skoj!"/> | | |
| Ny anmärkning: | <input checked="" type="radio"/> Nej <input type="radio"/> Ja | | |

A. Knappa in tiden för när taxning började

B. Knappa in tiden för när taxning slutade.

(Blocktiden för du sen in i din egna loggbok).

C. Skriv ev kommentar som kan vara bra för nästa pilot, dig själv eller admin.

Tillbaka

Rensa

Fortsätt...

Totaltider i myWebLog:s resedagbok efter loggad flygning:



| | |
|----------|---------|
| Flygtid | 8433:30 |
| Blocktid | 213:02 |
| Tachotid | 8397.1 |

Jämför med din manuellt uträknade tid i pappersloggboken.
Använd inte dessa värden utan att själv summera först!

A. Läs av flyg- och tachotiden efter din flygning och för över dessa till flygplanets resedagbok.

KÖPINGS FLYGKLUBB

SE-KFY 2013-09-26 ESVQ-ESVQ

Flygningens art: AFT
 Pilot: MATS BERGIUS
 Debiteras: MATS BERGIUS
 Betalsätt: BELASTAT KONTO PÅ MYWEBLOG

Kommentar: Himla skoj!

..--- FÖRHANDSGRANSKNING! FLYGNINGEN ÄR EJ LOGGAD ÄN! ---..

| | | | |
|----------------------------|-------|-------------|------------------|
| Tachotid (8396.7 - 8397.1) | 0.4 h | 1 350,00 kr | 540,00 kr |
| Rabatt A | 0.4 h | -300,00 kr | -120,00 kr |
| Totalt | | | 420,00 kr |

B. Om det inte stämmer, backa och börja om.

C. När allt ser bra ut och verkar stämma, klicka OK.

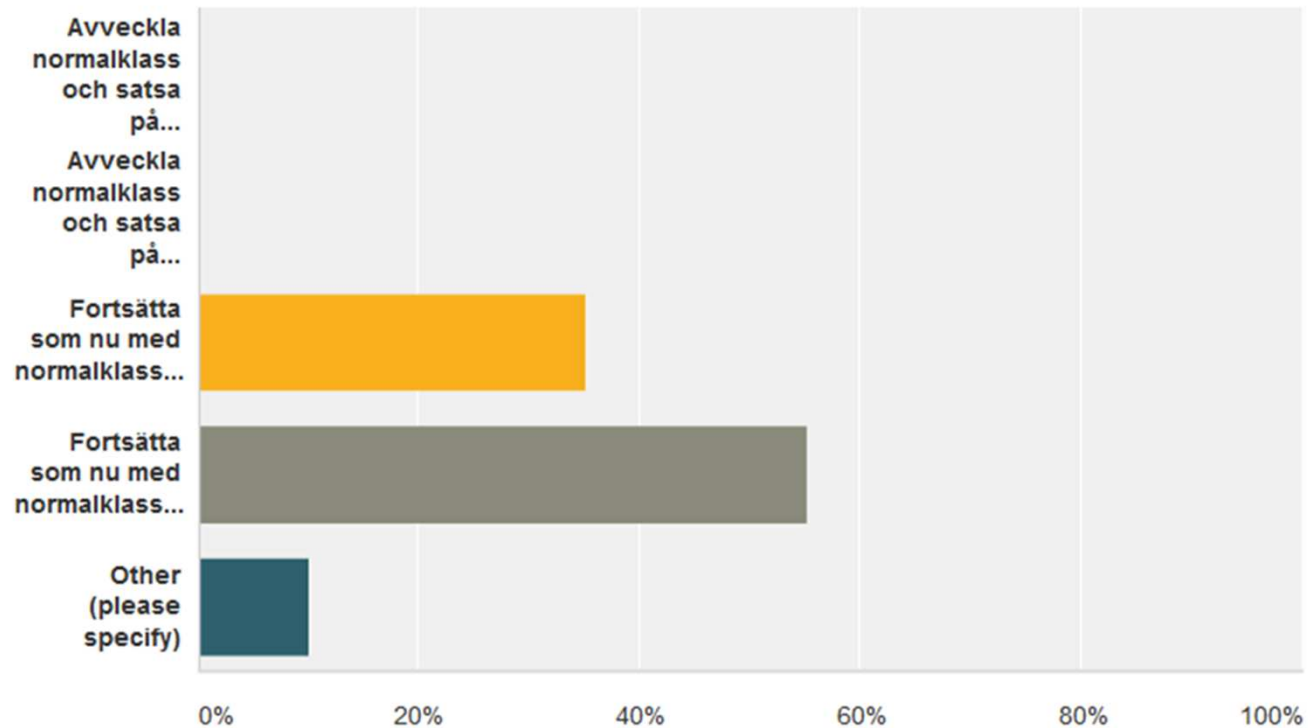
Tillbaka

Rensa

OK, bokför denna transaktion

Motorn i KFY är slut. Hur vill du göra?

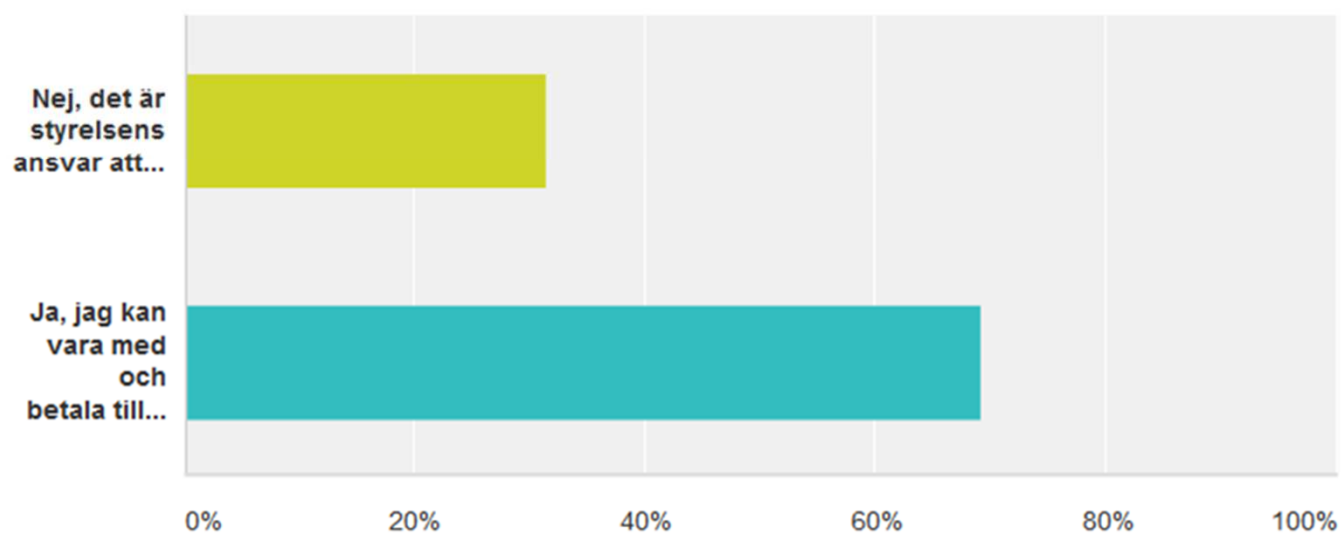
Svarade: 20 Hoppade över: 0



| Svarsval | Svar |
|---|-----------|
| Avveckla normalklass och satsa på UL | 0% 0 |
| Avveckla normalklass och satsa på UL och nya LSA/LAPL | 0% 0 |
| Fortsätta som nu med normalklass och UL | 35% 7 |
| Fortsätta som nu med normalklass och UL samt börja med nya LSA/LAPL | 55,00% 11 |
| Other (please specify) Svar | 10% 2 |
| Totalt antal svarande: 20 | |

Kan du bistå klubben med pengar till motorbytet?

Svarade: 16 Hoppade över: 4



| Svarsval | Svar |
|--|------------------|
| Nej, det är styrelsens ansvar att skaffa fram medel till motorbytet | 31,25% 5 |
| Ja, jag kan vara med och betala till ett medlemslån på en ny motor | 68,75% 11 |

Totalt antal svarande: 16

[Kommentarer \(5\)](#)

Lycoming Factory Engines

Need a replacement or engine overhaul?



Engine

As a Lycoming Authorized Distributor since the 1970's, Norronafly Propeller & Parts offer the full range of Overhauled, Rebuilt and Factory New Engines.

A Factory Overhaul or Reuilt Engine is the highest quality engine available on the market today. It is really simple: Who knows Lycoming engines better than the factory?

PLease also note that Lycoming has fleet operator programs and for many engine models offer a rebuilt engine for the price of an overhauled unit.

Call us for a quote!

Home ▶ Contact Us ▶ Sales

Air Plains Sales



Our sales team believes that their job is to exceed the expectations of the customers and aircraft owners who rely on Air Plains for their engines and services. Our job is to make you a satisfied customer!

Contact Air Plains Directly

Toll Free Number: **1-800-752-8481**

Outside the US: **1-620-326-8904**

Contact Air Plains via E-mail

Cessna 172

Contact Katie at katie@airplains.com

Cessna 180, 182, 182RG

Contact Carolyn at carolyn@airplains.com

Other Inquires

Contact sales@airplains.com





NORVIC 1,000 Industry leading 1,000 hour warranty on exchange engines »

ROTAX Norvic now carry out 912 & 914 Shock Load & Overspeed inspection & repair »

- Engine overhaul & fast exchange
- Shock load repair
- Magnetos & components

- Track my engine
- Get a quote
- EASA approvals
- Engines in stock
- How quick are we?
- Norvic value
- Our quotations
- Our warranty
- Our people
- Our customers
- Norvic news
- Join our mailing list

Lycoming, Continental, Franklin, Rotax overhaul, exchange and shock load repair



- Norvic engine selector**
- American Champion
 - Beech
 - Bölkow
 - Britten Norman
 - Cessna
 - Cirrus
 - Commander
 - Extra Flugzeugbau
 - Glasair



- Bespoke engine services
- Europe, Middle East & Asia
- Norvic photo gallery
- Norvic brochures



O320 H2AD Kemi Finland 2415 tim. Pris?

- Två offerter begärda
- A. Overhaul H-motor
 - B. STC D2J utbytesmotor



PENN YAN AERO OVERHAULED LYCOMING & CONTINENTAL ENGINES | AUTHORIZED LYCOMING & CONTINENTAL DISTRIBUTOR / • ENGINES • PARTS • SERVICE & SUPPORT

[Home](#) [Engine Quote](#) [STCs / HP Upgrades](#) [Cylinders](#) [Lycoming](#) [Popular Airframes](#) [Parts](#)

TIME FOR A PENN YAN AERO ENGINE OVERHAUL

Penn Yan Aero is an independent engine facility, best known for Penn Yan Aero overhauled aircraft engines. We specialize in airplane engine overhauls for many make and models of planes. Some of our most popular include Piper engines, Cessna 172 engines, Continental engines, Lycoming engines and more. Penn Yan Aero can help whether you need an aircraft engine conversion, update, or overhaul. Provide us with your airplane make and model and we will be happy to quote you with all options we can provide for your aircraft engine.

Lycoming & Continental Engines, Parts, and Service.

[Learn More](#)

[Get Free Quote Now](#)

[Working on Engines](#)



| Offerter Motorbyte SE-KFY | | | | | | |
|----------------------------------|------------------------------------|-----------------|------------------------------|----------------|---------------------------|----------------|
| | <i>Kemi Finland, ej till hands</i> | | Norvic UK | | Norrönafly Norge | |
| | Gamal motor 2415 tim. | | Overhaul, ny kam, nya cyl | | Overhaul, ny kam, nya cyl | |
| Motor | 35 000 kr | 4.000 € ? | 146 000 kr | 16.620 € | 191 600 kr | 176.500 Nkr |
| Frakt | 2 000 kr | Medl.frakt | 7 500 kr | | 1 000 kr | Medl.frakt |
| Rabatt | - kr | | - 3 838 kr | 2,5% VISA | - kr | |
| Moms | - kr | Privat | 29 933 kr | 20% UK | 47 900 kr | 25% Sv |
| Tull | - kr | | - kr | | 4 000 kr | |
| Inst.arb. | 20 625 kr | 25 tim | 20 625 kr | 25 tim | 20 625 kr | 25 tim |
| Inst.mtrl. | 15 000 kr | | 15 000 kr | | 15 000 kr | |
| Returfrakt | - kr | | 7 500 kr | | 1 000 kr | Medl.frakt |
| Summa: | 72 625 kr | | 222 720 kr | | 281 125 kr | |
| Livslängd? | 585 tim? | 124 kr | 2000 tim? | 111 kr | 2200 tim? | 128 kr |
| | | <i>per tim.</i> | | <i>per tim</i> | | <i>per tim</i> |
| | Air Plains STC Kansas | | Air Plains STC Kansas | | | |
| | Ny utbytesmotor 160 hp | | Ny utbytesmotor 180 hp | | | |
| Motor | 231 100 kr | \$35.950 | 254 300 kr | \$39.558 | | |
| Frakt | 11 250 kr | | 11 250 kr | | | |
| Rabatt | - kr | | - kr | | | |
| Moms | 60 588 kr | 25% Sv | 66 388 kr | 25% Sv | | |
| Tull | 4 000 kr | | 4 000 kr | | | |
| Inst.arb. | 28 875 kr | 35 tim | 74 250 kr | 90 tim | | |
| Inst.mtrl. | 3 000 kr | | 5 000 kr | | | |
| Returfrakt | 12 500 kr | Returfrakt | 12 500 kr | Returfrakt | | |
| Summa: | 351 313 kr | | 427 688 kr | | | |
| Livslängd? | 2500 tim? | 141 kr | 2800 tim? | 153 kr | | |
| | | <i>per tim</i> | | <i>per tim</i> | | |

