

Nu har vi alla chanser
att rusta för framtiden
skriver Ingemar Hansson
i ledaren

sld 2

Att satsa på utveckling
är att bygga en framtid.
Aerotechs utvecklingsråd
presenteras

sld 3

Celsius Industrier
förbereder en
ägarbreddning

sld 7

FFV Aerotech kan
konsten att kombinera
gammal och ny teknik

sld 8

AEROGRAMMET

INFORMATION TILL DE ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH AB - Nr 4 4 oktober 1991

Aerotechs ledning diskuterade strategi:

Möjligheterna större än hoten

Vi ska bli FMVs
naturliga sam-
arbetspartner i
frågor gällande
beväpningssystem

Systemteknik ska
vara ledande i
Sverige för
uppgradering av
flygburna datorer

Apparat
hanterar
över
35000
beställ-
ningar per
år. Vi är
en riktig
diverse-
handel

Avdelning
Flygplan har
stor del i JAS-
projektet ge-
nom all under-
hållsutrust-
ning som går
genom oss.

FFV Test
Systems upp-
fattas i dag som
en långsiktig
samarbetspart-
ners och leve-
rantör av test-
lösningar

se mittupplaget

PRESSTOPP PRESSTOPP

PRESSTOPP PRESSTOPP SALF varslar

Sveriges Arbetsledareförbund, SALF, har varslat om blockad mot all övertid, blockad mot tjänsteresor på icke ordinarie arbetstid och blockad mot jour och beredskapsarbeten. Varslat träder i kraft 9 oktober sedan SALF meddelat SFO att förbundet säger upp de gemensamma avtalen från den 2 oktober. Åtgärden omfattar bland annat SALFs medlemmar inom FFV Aerotech AB.



Nu har vi alla chanser att rusta för framtiden

I nom FFV AEROTECH kan vi se tillbaka på ett mycket händelserikt år. För att ta några exempel kan jag nämna tre struktureringar:

- Motordivisionen till VOLVO AERO SUPPORT
- GS-divisionen till TELUB
- FFV till CELSIUS.

Dessa förändringar har initierats av krafter utanför vårt eget företag och vår egen kontroll.

Men man kan absolut inte påstå att dessa händelser bara innehåller negativa saker för oss. Tvärtom finns det många positiva inslag i förändringarna, även om de har tagit mycket ledningsmässig kraft i anspråk.

Idag har FFV AEROTECH såväl en mycket solid kärna som en sund och gynnsam ekonomisk situation. Nu kommer det an på oss själva att inte bara bevara vår position, utan även att på eget initiativ utveckla företaget och stärka vår position.

V i måste arbeta med strukturfrågor, både internt inom CELSIUSGRUPPEN och externt gentemot andra aktörer inom branschen. Likaså är hanteringen av marknads- och utvecklingsfrågorna av vital betydelse för vår framtid.

I min nuvarande roll inom företaget känner jag särskilt starkt för dessa frågor.

P å många av de områden där vi verkar, kommer den tillverkande industrin att bjuda oss en hårdnande konkurrens i framtiden. Framför allt på systemsidan. För att kunna möta konkurrensen, och även utöka vår marknadsandel, krävs av oss att vi frameles svarar upp mot FMV. Inte bara på delsystem- och detaljnivå, utan även på materielsystemnivå. I den fortsatta

utvecklingen av företagets organisation och påbyggnaden av vår kompetens måste vi ta detta i beaktande.

FMV kommer dessutom att i framtiden orientera sitt arbetssätt alltmer mot uppdrag där materielsystemansvariga, det vill säga projektledare, får stor tyngd. Allt detta talar för att även vi stärker vår kompetens på överordnad systemnivå.

N är det gäller apparatunderhållet känns det mycket angeläget att vi skapar förutsättningar som stärker våra affärsmissa relationer till kunden. Vårt mål bör vara att sluta omfattande produktavtal på apparatunderhållet med incitament, eller drivfjädrar, att bli ännu effektivare på denna tjänst.

Ett bra incitamentsavtal skall både ge oss möjligheter att tjäna mer pengar och kunden möjligheter att spara pengar.

U tvecklingsverksamhet är ett mycket väsentligt instrument för att säkra en framgångsrik framtid. En framsynt utvecklingsstrategi måste vara klart målriktad och stå i samklang med vår affärsidé. Med målmedveten och koncentrerad satsning på utveckling kommer vi att stå ännu bättre rustade än vi gör idag, när framtiden väl infinner sig. Vi har ju dessutom kunder, som ser mycket positivt på och understödjer framsynta utvecklingsinsatser i företaget.

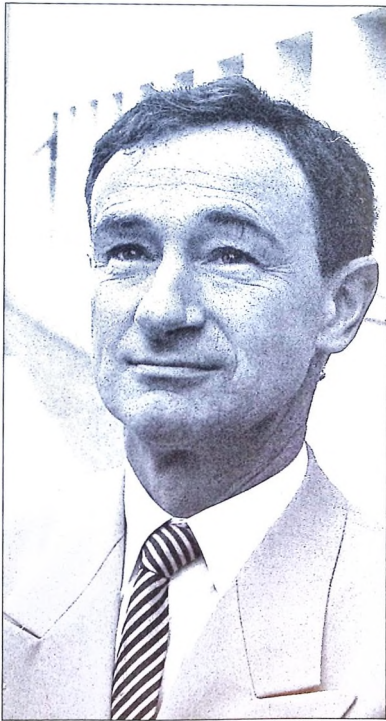
Idag är vårt utgångsläge bra.

V i har mängder med kompetenta medarbetare och behöver inte vänta på att omvärlden skall styra och ställa med oss.

Vi kan ta egna initiativ och göra någonting själva. Så låt oss ta den chansen.

I morgon är första dagen på resten av vårt liv.

Ingemar Hansson





Curt Johansson, Utvecklingsrådet:

—Att satsa på utveckling är att bygga en framtid



Det är vi som är Utvecklingsrådet. Från vänster, Alf Gustafsson, Avionik, Jonny Stoltz, Flygteknik, Curt Johansson, Avionik, ordförande, Ingenjör



Hansson, företagsledningen och Bo Pettersson, Flygteknik. Till vänster Ulla Jølsen som är sekreterare. På bild saknas Hans Boholm som sköter ekonomin.



Utvecklingsrådet är en relativt ny företeelse inom FFV AEROTECH AB.

Det bildades så sent som i augusti men har haft tidigare föregångare både i en TEKNIKSTAB och senare i det TEKNISKA RÅDET.

Ordförande är Curt Johansson, avdelningschef på ROBOT, som får förklara vari nyheten består med det nya rådet samt vilka mål och medel det har.

Varför behöver FFV AEROTECH ett UTVECKLINGSRÅD? Och varför har utveckling ersatt teknik i namnet?

—Svaret på den första frågan är att 3,5 procent av vår årligen upparbetade kostnads massa enligt avtal med FMV skall användas för utveckling. Rådet har till uppgift att styra utvecklingens inriktning så att den ligger i linje med företags mål.

—I den förklaringen finns också svaret på den andra frågan. Detta handlar om utveckling i vidare bemärkelse än vad ordet

teknik omfattar.

Ny riktning

Hela FFV AEROTECH är representerat i utvecklingsrådet. Förutom Curt ingår Alf Gustafsson för AVIONIK, Ingenjör Hansson för företagsledningen, Jonny Stoltz och Bo Pettersson för FLYGTEKNIK.

Ulla Jølsen är sekreterare medan Hans Boholm svarar för ekonomin. Båda arbetar på ROBOT, vilket är en praktisk lösning för ordförande Curt.

Tekniska rådet gjorde en formell överlämning av sitt tidigare uppdrag till efterträdaren i augusti. Ganska snart beslutade det nya UTVECKLINGSRÅDET att främja arbetets inriktning, och att täta möten är en förutsättning för detta.

Stora block

—Vårt uppdrag skall baseras på klart angivna mål från företaget. Med dessa som utgångspunkt kan rådet sedan inrikta och styra de utvecklingsmedel vi förfogar över.

De medel Curt talar om uppgår 1992 till cirka 40 miljoner kronor. Och även fördelningen av dessa kommer att ske enligt nya rikt-

linjer, säger han.

Tidigare fanns en tendens att lägga pengarna på många, små uppdrag. Och personligen menar jag ett sådant fördelningssätt gör det svårare att skapa stringens mot målen.

—Därför väljer vi att lägga utvecklingsmedlen på färre stora block, som ur företagets synvinkel är viktiga satsningsområden. Och vi har ansatt ganska grova kostnadsramar för varje block.

Ingen bindning

De block som UTVECKLINGSRÅDET utpekat som särskilda satsningsområden under kommande budgetår är: systemteknik, underhållsteknik, produktutveckling, teknisk kompetensutveckling, informationsteknik, marknadsutveckling, resursutveckling och materialteknik.

—Inom dessa finns sedan ett antal utvecklingsprojekt, som efter budgetarbetet kommer att redovisas i en projektkatalog. Däremot vill jag inte binda upp vårt arbete genom att precisera fördelningen av pengar mellan projekten. Den är på intet sätt låst, utan rådet kan efterhand omfördela resurser

och lägga dem där behov och möjligheter är som störst.

Rådet vill på så sätt motverka risken att enbart bli ett fördelande organ istället för ett styrande. Just styrningen är viktig i sammanhanget.

Stämmer av mål

Räcker det med att rådet kan styra medlen till särskilda projekt? Kräver det inte en möjlighet att även kontrollera hur medlen används?

—Jovisst! Vi fördelar medlen till divisionerna på basis av budget. Därifrån styrs de vidare ut till avdelningar och sektioner där projekten drivs. Genom regelbunden rapportering från projekten återförs information till oss både om projektstatus och om hur medlen utnyttjas.

Men framför allt är det viktigt för rådet att på ett tidigt stadium stämma av sin strategiska inriktning med avdelningarna, menar Curt.

För att ta AVIONIK som exempel sköter Alf Gustafsson den uppgiften för vår räkning. Han deltar i avdelningarnas budgetgenomgångar, där teknisk ut-

veckling alltid ägnas en stor del av tiden. Att alla från början är överens om målen är också det bästa sättet att nå dem.

Bygger framtid

Utvecklingsrådet i sin tur träffar företagsledningen fyra gånger om året och redovisar hur arbetet fortskrider.

—Vi kommer inom kort att träffa FMV för att få veta hur kunden ser på våra idéer. Även deras synpunkter är ett stöd för vårt kommande budgetarbete.

—Framför allt är det viktigt att inte satsa på det vi tror att marknaden kräver, utan istället på det vi vet att kunden önskar och prioriterar.

UTVECKLINGSRÅDET har bara funnits i två månader ännu, vad tror du att det kan bidra med på längre sikt?

—Att alla slås om utvecklingsmedlen och att utvecklingsprojekten få hög prioritet. Det är på dem och på en bibehållen hög kompetensnivå som vi skall bygga vår framtid, svarar Curt avslutningsvis.

Anne Allard



Aerotechträff med strategidebatt

Möjligheterna

Våra möjligheter är större än hoten. Den slutsatsen drar Jan Eiborn. Han gör det på Söderköpings Brunn, inför FFV AEROTECH ABs, division Avioniks, Flygteknik och FFV TEST SYSTEMS ledningsgrupper.

Ett trettiotal personer, i ledande befattningar inom FFV AEROTECH, har samlats i Söderköping till en "Aerotechträff", för att under en eftermiddag och kväll samtala kring strategi och framtidsyn.

Det är Jan Eiborns mening att dessa träffar skall hållas tre, fyra gånger per år. Målgruppen för träffarna är chefer på olika nivåer och andra "kulturbärare" inom företaget. Syftet med träffarna är flerdelt; dels för kunskapsspridning, dels för att diskutera policyfrågor och kulturspridning, dels för att diskutera strategifrågor, och sist men inte minst för att åstadkomma en "ihopkittning".

Externa gäster skall vara en extra krydda. Den första träffen är speciell, det är avdelningsscheferna som dominerar scenen. Det är de som ska sprida kunskap om sina enheter till övriga deltagare.

Kryddan vid denna första träff var Åke Plym, VD för CELSIUS INDUSTRIER.

• En effektiv länk

—FFV AEROTECH ska vara en så effektiv länk i våra kunders underhållssystem att de ser det som självklart att i underhållsfrågor anlita oss. Det är grunden i vår affärsidé, säger Jan Eiborn.

—Vi ska ska utnyttja vår starka och unika position inom underhållsområdet till att utveckla mjukvarutjänster och tekniska tjänster, som både kan ha ett egenvärde eller ge tilläggsvärde till våra underhållstjänster för kunden.

• Modifieringar

—Vi ska även utnyttja vår kunskap inom underhållsområdet för att kunna genomföra lämpliga modifieringsuppdrag.

Inledningsvis redogör Jan Eiborn för syftet med dessa Aerotechträffar, de fyra punkterna ovan. Han berättar även om våra föreställningar om hur FFV AEROTECH ser ut.

Han gör det med glimten i ögat. En organisationskiss kan göras utifrån många perspektiv. Vilket perspektiv blir beror på vem som gör skissen. Divisionscheferna

gör en skiss med två dominerande fyrkanter - divisionerna, medan stabscheferna sätter taberna i fokus och FFV TEST SYSTEMS sätter sig själva i fokus och någonstans i periferien finns FFV AEROTECH.

Det finns en formell juridisk struktur, och så finns det den vi ska använda när vi presenterar företaget, säger Jan.

När Jan åter får ordet, lite senare på eftermiddagen, redogör han för FFV AEROTECHS affärsidé, sin syn på hur företaget ska utvecklas och vilka möjligheter respektive hot som finns.

• Affärer i fem delar

Han konstaterar att FFV AEROTECHS affärer kan delas upp i fem delar. Tekniska tjänster står för cirka 40 procent av omsättningen, hårdvaruunderhåll och underhållsmodifieringar för 30 procent. De tre övriga bitarna, specialtillverkning, modifieringar/systemuppgaderingar och övrigt (JAS, produkter mm) står för vardera tio procent.

Jans andra punkt berör marknaden och omvärlden. Han gör några konstateranden:

• Livstidsförslängningar

—Omvärlden accepterar i ökande utsträckning tanken på underhållsindustrin som en aldrig vikande bas för vidmakthållande i låga industrinivåer.

—Livstidsförslängningar av flygsystem är en tendens

som "står sig".

Några stora modifieringar kan vi inte räkna med de kommande åren, var ett tredje konstaterande. Stora modifieringar skjuts på framtiden.

En drömsitt för FFV AEROTECH vore en beställning av dels JAS delserie två och dels en beställning av en tvåsitsig skol-JAS. Grädden på most vore en exportorder.

• Acceptans

Beträffande AEROTECHS konkurrenter så menar Jan att underhållsambitionerna hos den tillverkande industrin tenderar att bli mer realistiska. Den tillverkande industrin accepterar i högre grad ett underhållsföretag.

Flottiljerna kommer även i fortsättningen att vara dominerande vad gäller tillsynen och modifieringar. Däremot tror inte Jan att flottiljerna kommer att få några ökande möjligheter till att ta apparaturunderhåll i framtiden.

• Möjligheter och hot

Hot mot FFV AEROTECH finns givetvis. Några av de punkter Jan nämner berör minskande underhålls- och tekniktödsmarknad, att modifieringar senareläggas och att kunden - flottiljerna - gör mer arbete själva.

Stora möjligheter finns, menar Jan, och möjligheterna är större än hoten. Delserie två av JAS och en eventuell export betyder arbete för



Jan Eiborn, VD FFV Aerotech AB

"FFV Aerotech ska vara en så effektiv länk i våra kunders underhållssystem att de ser det som självklart att i underhållsfrågor anlita oss"

FFV AEROTECH. Vi ska försöka delta i ett flertal materielanskaffningar, vi ska försöka expandera på utbildningssystemsidan och vi har systemassistentmöjligheter på beväpningsidan.

Avslutningsvis tar Jan fram viktiga punkter inför framtiden:

—Vi ska vakta den traditionella underhållsmarkna-

den, bland annat genom att sluta långsiktiga produktavtal. Vi ska försöka expandera på mjukvaru- och systemassistentverksamheten, både vad beträffar flygsystem och beväpningsystem.

• Kompetensutveckling

—Vi måste bedriva en medveten kompetensutveckling inom underhållsom-



Större än hoten



Åke Plyhm, VD Celsius Industrier
"Vi såg att det inom FFV finns bitar som skulle passa in i Celsius och bilda delar kärnaffären. FFV Aerotech till Celsius kärnaffären"

det, på systemsidan samt vad gäller styrsystem för drift- och underhållsverksamhet.

Jan Eiborn må ursäktas, men mest uppmärksamhet denna eftermiddag tilldrog sig Åke Plyhm's framträdande. Åke Plyhm inleder med en exposé över Celsius INDUSTRIERS utveckling de senaste åren.

Den process Celsius IN-

DUSTRIER genomgått har varit besvärlig, säger Åke Plyhm. Det började med varven. Sverige var tidigare världens tredje största varvsnation. De stora varven var konkurrenter till varandra.

• Varvsnedläggelse

Det första, stora, beslutet var att lägga ned hela enheter, Uddevalla, Landskrona och

vissa varv i Göteborg.

Inom Celsius INDUSTRIER bildades affärsenheter, som är ett bra sätt att visa att koncernen även har fokus på mindre enheter. 1987 var antalet enheter närmare 50 stycken, berättar Åke Plyhm. Det var då ett svårstyrt företag.

• Fyra stora områden

Åren efter 1987 gick koncernledningen igenom samtliga enheter, sålde ut och kompletterade verksamheter. Høsten 1990 fanns fyra stora områden kvar; marint, fastigheter, installationer och energimiljö (energisidan såldes under året).

—Celsius Industrier visade då en stark balansräkning och ett hyfsat resultat.

Här avslöjar Åke Plyhm en nyhet:

—Då började vi titta på FFV. Vi såg att det inom FFV finns bitar som skulle passa in i Celsius och bilda delar av kärnaffären. Vi har likheter i vår forskning och utveckling, det är närliggande verksamhet och vi har en gemensam storkund, FMV. Så har jag ju jobbat i tolv år inom FFV, så jag känner till verksamheten.

• Välskött företag

Inom Celsius var vi inte omedvetna om FFV's strukturella och ekonomiska problem, säger Åke. De problem FFV hade borde vi kunna bidra med våra erfarenheter för att lösa.

Den primära anledningen till att Celsius förvärvade FFV var, enligt Åke Plyhm, FFV AEROTECH och Telub. Två välskötta företag som i dag tillhör Celsius kärnaffären.

Åke Plyhm är väldigt öppen och redogör ganska detaljerat om läget för hela Celsius-koncernen, vilka problem som finns och var det finns möjligheter. Han sticker inte under stol med att FFV AEROTECH Interna-

tional, och främst Englands-verksamheten är ett stort problem, och att koncernen försöker sälja den delen.

Tidigare under eftermiddagen har respektive avdelningschef från divisionerna Flygteknik och Avionik, redogjort för sin verksamhet och blickat lite framåt.

• JAS viktig

Claes-Göran Danielsson, FLYGELEKTRONIK, understryker hur viktigt det är att delserie två av JAS beställs, för hans avdelning har stor del i den. Självklart hoppas han att även det finska flygvapnet bestämmer sig för JAS.

Ingvar Agelén, AVIONIK VERKSTAD, berättar att den avdelning han är chef för är en sammanslagning av delar av Claes-Göran Danielssons AF och gamla AT. Det AF har på tekniksidan, det har vi på vår verkstad, förklarar Ingvar. Vi är en spegling av tekniksidan. De produkter teknik arbetar med kommer till vår verkstad.

• Naturlig partner

Anders Unell, chef för SYSTEMTEKNIK, blickar mycket framåt och förklarar att det är viktigt att utöka samarbetet med övrig försvarsindustri. Inom SYSTEMTEKNIK skall det byggas upp en testtrigg för JAS.

Målsättningen för avdelningen är att vara ledande i Sverige för uppgradering av flyghubna datorer.

Vi ska bli FMV's naturliga samarbetspartner i frågor gällande beväpningsystem. Det målet ställer Curt Johansson, chef för avdelning ROBOT.

• En diversehandel

Thomas Eriksson har den verkliga diversehandeln under sina vingar. Vi hanterar 35000 beställningar per år, över 4000 olika apparater hanteras inom avdelning APPARAT, säger Thomas. Samtidigt ska vi vara medvetna om att 250 apparater

står för 80 procent av vår omsättning.

Thomas berättar om avdelningens nya kompressorläggning som byggts för att klara kraven när apparaterna till JAS kommer. Thomas redogör även för projektet inom avdelningen, bland annat det flygtimprisavtal som finns med FMV om underhåll av HKP10 och den utveckling och tillverkning av Control Display Unit till HONEYWELL som avdelningen gör.

• Underhållsutrustning

Avdelning FLYGPLANS chef, Bo Pettersson, berättar att avdelningen har mycket stor del i JAS-projektet genom all underhållsutrustning som går genom avdelningen.

Stig-Håkan Nilsson berättar om avdelning ELEKTRONIK. Berndt Fröden är chef för en av de nya avdelningarna inom division AVIONIK, TEKNISK SUPPORT. Gilbert Wahlén, avdelning MÄTTEKNIK, är den avdelning som är mest spridd inom landet. Kontor finns både i norr och söder, från Göteborg till Luleå. Avdelning Tillverknings Conny Carlman berättar om den höga kompetens som finns inom avdelningen.

• Långsiktig partner

Kurt Höglund, VD för FFV TEST SYSTEMS, berättar sist i raden att Test Systems uppfattas i dag som en långsiktig samarbetspartner och leverantör av testlösningar.

FFV AEROTECHS ekonomichef, Arnold Junflo, får även ett ord med i laget. Han berättar om konsekvenser av bolagsbildningen, hur rutiner och mycket annat ändrats både genom bolagsbildningen och genom Celsius förvärv.

Text & foto:
Lennart Bladh

Order

Apparat ska utveckla och tillverka kameracontainer

Avdelning APPARAT har fått en beställning från FMV på att utveckla och serieanpassa en så kallad kameracontainer. Containern skall provas ut och serieanpassas för att passa in i kustartilleriets ytövervakningssystem.

—Vårt koncept, vilket har sitt ursprung i ett vid avdelningen egenutvecklat system med ett horisontellt avskådat sensorhuvud, bygger kortfattat på integration av en CCD-kamera och en laseravståndsmätare inklusive erforderlig styrelektronik inbyggd i containern. Roteringsmekanismen sker sedan med ett roterande sensorhuvud, berättar Bosse Johansson, på avdelningens försäljningsenhet (bilden).

—Beställningen är en frukt av aktiv marknadsföring likväl som ett tålmodigt och idogt kundanpassningsarbete från våra tekniker gentemot kustartilleriet och FMV.



Värdet av beställningen är i initiälskedet drygt tre miljoner kronor. För avdelning APPARAT den efterföljande serietillverkningen tillkommer cirka 15 miljoner.

Flygplan bygger jigg för HKP9

I konkurrens med helikoptertillverkaren MBB har avdelning FLYGPLAN tagit hem en order värd flera miljoner kronor. Det handlar om att återställa en av arméns HKP9 i flygfärdigt skick.

För snart ett år sedan gjorde helikoptern en alltför hård landning i samband med en övning. En del spant knäcktes och medstället deformeras.

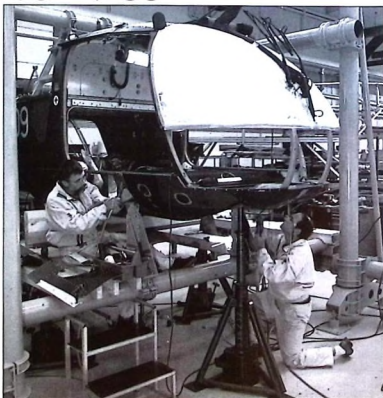
—Vi fick hit helikoptern i juni förra året, för att göra en besiktning, berättar Ingvar Carlsson, på avdelning FLYGPLANS försäljningsavdelning.

—I konkurrens med MBB har vi fått kontraktet på att återställa helikoptern i flygfärdigt skick.

Det är ett arbete som kommer att pågå under lång tid. Till att börja med fick avdelning FLYGPLAN tillverka en jigg, för att kunna mäta in helikoptern och genomföra reparationen.

Arbete i sex månader

Arbetet med att reparera helikoptern kommer att sysselsätta tre till fyra personer under det kommande halv-



Sören Sällberg, tv, och Sören Dahlgren har börjat reparationen av den för hårt landade HKP9 med att ta bort alla skadade plåtdetaljer.

När reparationen är färdig har Ingvar stora förhoppningar om att

Arboga AIF

Motionärer i Arboga

En påminnelse om att jag vill ha in anmälningar senast 11 november till "Motionsaktiviteter 1991 för tjejer och killar".

Detta är öppet för alla medlemmar i AIF som deltagit i någon tävling under året där man

- gått, lunkat, sprungit minst en mil
- åkt skidor minst en mil
- cyklat minst två mil
- simmat minst 1000 meter.

Sista tävlingsdag är 31 oktober. Skicka in anmälan till mig på adress AR01 eller ring telefon 2666.

Verifiera ditt tävlingsgenom att skicka en kopia av diplom, resultatlista eller dylikt. Fina priser utlottas!

Ulla Jepsen

Rymd

Freja på TV

I förra numret besrev Aerogrammet satelliten Frejas vidare öden och äventyr. Nu kan vi också berätta att Freja kommer på TV.

Redaktionen för det populärvetenskapliga programmet Sigma besökte Arboga under våren och filmade bland annat forskarnas arbete på satelliten.

Inslaget kommer att ingå i något av programmen som enligt planerna sänds senare i höst. Tyvärr vet vi exakt när, men ett tips till alla intresserade är att hålla ett extra vakande öga på innehållat när serien börjar.

Senare kommer samma redaktion att göra ett längre program om Freja och om arbetet och förberedelserna inför uppskjutning av forsknings-satelliten.

Rymdbolaget och FFV Aerotech bidrar båda med pengar till filmprojektet.

AA

Personal

Rune Fritz blir personalchef på Flygteknik

Rune Fritz kommer att efterträda Åke Gustafsson på posten som personalchef för division FLYGTEKNIK.

Rune Fritz är för närvarande chef för avdelning SERVICE, en arbetsuppgift han haft de senaste tre åren. Dess förinnan var Rune verkstadschef på avdelning FLYGPLAN.

Redan i dag arbetar Rune med personalfrågor då han är projektledare för "projekt Övertalighet", en uppgift som tagit allt mer av hans tid i anspråk.

Rune kommer att tillträda den nya befattningen den 1 november.



LB



Order

Österrike-Draken reparerad på Flygplan



Tidigt i höstas skrev Aerogrammet om att avdelning Flygplan fått ett uppdrag om att återställa en Österrike-Draken i flygdugligt skick.

När några Österrikiska Draken-plan skulle återvända hem efter en skjutövning i Videls så uppstod en brand i ett av planets apparatrum.

Planet blev stående i Ängelholm.

Avdelning Flygplan fick i uppdrag att återställa flygplanet i flygdugligt skick.

På bilden syns divisionschef Doró Kowatsch ta farväl av Linköping när han hämtade det på utsatt tid färdigställda flygplanet för att återvända till Österrike.

Flexlistor

Rör du semesterpotten, notera det på flexlistan

Från avdelningen kommer en påminnelse till flexande personal i Arboga. Tar du ut semesterdagar på din sparade pott, skall du ange detta på flexlistan. De sparade dagarna har nämligen särskild kod för avdrag på lönebeskedet. Glömmer du det, visar det sig som minusdagar på ditt semesteruttag.

Och en sak till! Se till att rätta och attestera flexlistorna snabbt, så att lönekontoret hinna föra in rättelserna så fort som möjligt. En uppmärksam som framför allt riktar sig till granskande chefer.

AA

Telefon

Slå 1437 till
Lars-Erik Käll

Ove Norman på TELUS ber kollegerna vid FFV AEROTECH att inte ringa vill honom så ofta. Äminstone inte om de söker Lars-Erik Käll på Avioniks avdelning Systemteknik.

Att det händer beror säkert på en förväxling av telefonnumren, även om de till synes inte är särskilt lika.

Lars-Erik Käll har i alla fall nummer 1437 och inget annat. Ove nämner jag inte ens för att undvika risken för fortsatt sammanblandning.

AA

Nytt från Celsius Celsius Industrier förbereder ägarbreddning

Styrelsen för Celsius Industrier har givit koncernledningens i uppdrag att förbereda en ägarbreddning. Avsikten är att CELSIUS INDUSTRIER skall kunna börsintroducera under första hälften av 90-talet.

Efter en genomgripande förändring under 80-talets senare hälft är CELSIUS i dag en välkonsoliderad företagsgrupp med tonvikt på marin verksamhet, flygunderhåll och teknisk konsultverksamhet. Den högteknologiska profilen har understyrkts i och med förvärvet av FFV. Koncernens omsättning beräknas i år öka till omkring nio miljarder kronor.

Resultatutvecklingen har under de senaste åren varit mycket positiv, säger CELSIUS styrelseordförande och koncernchef Olle Lund. Eftersom vi inte i lika hög grad som övrigt näringsliv drabbas av lågkonjunkturen, förväntar vi oss ett resultat i år på samma nivå som 1990. Då redovisade vi en vinst på 474 miljoner kronor.

—CELSIUS-koncernen har också en stark finansiell ställning med en soliditet på cirka 25 procent och drygt två miljarder kronor i likvida medel. Orderstocken uppgår till över 14 miljarder kronor.

Den omstrukturering som genomförts inom CELSIUS-koncernen har syftat till att skapa balans mellan företag i olika utvecklingsstadium och med olika grad av konjunkturkänslighet. Genom framtidsansättningar inom områden där gruppen — med Kockums som tydligaste exempel — har unik kompetens har goda förutsättningar skapats för en långsiktig lönsamhet. Detta gäller också flygplanunderhåll och konsulttjänster till försvarsektorn, där CELSIUS starkt sin ställning.

—I vårt val av utvecklingsvägar och affärsstrategier har vi förutsett och delvis inrättat oss på den förändring av ägandet som vi nu närmar oss, säger Olle Lund. Men vi behöver genomföra ytterligare strukturrättelser, som kommer att innefatta såväl företagsförsäljningar som företagsförvärv.

Motion i Arboga

Bättre kondition till reducerat pris

Hej, du som är anställd vid FFV Aerotech!

Jag heter Lotta Fernström och jobbar på Arboga Gym. Ditt företag sponsrar vår verksamhet, så att du kan motionera och träna hos oss till reducerat pris. Som exempel kan jag nämna att styrketräning kostar 700 och workout 600 kronor om året.

I höst skall vi också med en del nyheter. Efterfrågan har varit stor på tjejrupper i styrketräning, och det börjar vi med nu. Många tycker att workout är jobbigt och vill ha en lättare form av motionsgymnastik.

Det skall vi också ställa upp med. Priset hänger på hur många gånger i veckan grupperna vill träna.

Säkert finns det fler idéer och önskemål, och vi vill försöka tillfredsställa allas behov. Därför ordnar vi öppet hus två söndagar, 20 och 27 oktober, mellan klockan 12 och 15.

Öppet hus

Kom gärna hit då och titta vad vi kan ställa upp med, så kan du samtidigt tala om för oss hur du vill träna. Du kan också ringa till mig för mer information vardagar klockan 15 till 21 på telefon 0589-116 11.

Två saker till. Under oktober får du 10 kronors rabatt i solarier, och efter årsskiftet kan du även boka massage genom oss. Välkommen!

Lotta Fernström

FFV Aerotech kan konsten kombinera gammal och ny teknik

Flygvapnet kommer att uppgöra flygsystem 37 med målet att skapa en enhetlig AJS-flotta. Man sammanför attack-, jakt- och spaningsfunktionerna till ett system, som även skall kunna bära samma vapen som flygsystem 39.

Med AJS får flygförarna en bredare erfarenhet, som senare underlättar övergången till JAS 39 Gripen.

Modifiering av flygsystem är en av FFV Aerotechs specialiteter som kommer till nytta även i utvecklingen av AJS. Bland annat för tillverkningen av MPE, multiprocessorenheten som mångdubblar minnet i centralkallylatorn och som är en grundförutsättning för utvecklingen av AJS-systemet.

Parallellt skall även testprogram och testutrustningar, som är markbundna modeller av flygsystemet, modifieras till flygplanets status. Något som bland annat berör testtrigg 37 i Arboga.

Tekniken utvecklats snabbt

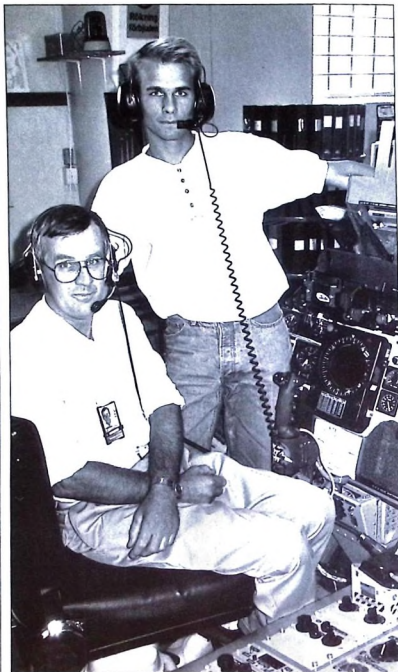
Olle Gustavsson har arbetat tio år i testtriggen med uppdateringar och utprovning av testprogram för flygsystem AJS37. Under den tiden har tekniken utvecklats snabbt.

— AJ var först i 37-serien och kom sent på 1960-talet. För första testtrigg skulle alltså klara den tidens analoga teknik med hållremmar och remsläsare för inläsning och verifiering av centralkallylatorns huvudprogram.

I dag bygger 37-systemet på både analog och digital teknik som styrs av moderna datorer och med PC som hjälpmedel för operatören. Samma sak gäller testtriggen. Utvecklingen har alltså tagit ett stort steg framåt, om än i etapper, och det pågår fortfarande. Det kräver kunskap både om dåtidens och framtidens teknik för att klara klivet från 1960-tal till 2000-tal. Den kunskapen finns idag inom FFV Aerotech.

Fascinerande jobb

— Detta att kombinera gammal och ny teknik är ett fascinerande arbete, även om det bjuder på både problem och utmaningar, säger Olle. Vi är inte längre så många som behåller den gamla tekniken, och



"Full mundering" presenterar Olle Gustavsson och Anders Storck testtrigg AJS37, som är en markbunden modell av flygsystemet. Den har byggts sedan 1960-talet och modifierats i takt med flygplanen. Nu kommer den att anpassas till flygvapnets nya flygsystem AJS37.

vi som gör det jobbar ibland så att "ögonen glöder" för att klara de anpassningar som krävs.

Det är en konst i sig att både mekanisk och datorteknik får det gamla att samarbeta med det nya.

Och eftersom modifieringarna omfattar ett så brett tekniskt spann blir de nya, unga teknikerna en värdefull hjälp. Vid sin sida har Olle en av dem, Anders Storck.

— Anders började som elevingenjör och är väl insatt i dagens tek-

nik. Våra kunskaper överlappar varandra, och tillsammans kan vi täcka in hela det område som berörs.

Klarar fel

— Efter anpassningen kommer alltså testtriggen att ha samma status som flygplanet AJS37. Och skall man vara riktigt noggrann, så får den till och med fler faciliteter än flygplanet, säger Olle och förklarar:

— En markbunden anläggning

kan man använda för simulering. Genom åren har vi samlat massor av erfarenhet även om olika fel med ytterligare möjligheter att i testtriggen "omvandla" omvärlden utan att äventyra liv och hälsa. Därför kan vi simulera fel i olika instrument och sedan följa vilka verkningar detta får längre fram i kedjan. Vi kallar det DPK, eller dynamisk programkontroll.

Många inblandade

TTB 37, teletestbussen, är en annan markbunden anläggning som kräver anpassning till flygplanets nya status. Den används vid prestandakontroll, fellokalisering och inläsning av centralkallylatorns huvudprogram på flygbas, så kallad Anivå. Även här har Olle och Anders fingrarna med i spelet, men de är inte ensamma om modifieringsjobben, påpekar Olle.

— Sektion Systemfunktioner ansvarar för utprovning av testprogram i samarbete med Flygelektronik, som handlägger enskilda apparater. I synnerhet beväpningsdelen och radar. Test Systems hjälper till med mjukvaru- arbetet i HP-dator 2116B i testarna och i förlängningen kommer även Robot in i bilden.

Från son till far

På F6 i Karlsborg pågår nu prov-modifiering av AJS37, vilket bland annat innebär att MPE införs i flyg-systemet. Den beräknas pågå tre till fyra månader per flygplan. Ungefär lika lång tid tar det enligt Olle att modifiera testtriggen.

— Vårt samarbete med både Saab och F6 är mycket gott. Tillsammans gör vi kontinuerliga genomgångar och uppdateringar av underlag och ritningar för en anpassning till riggen.

Det arbetet började före semesteren, men modifieringen av riggen har inte startat ännu. Där avvaktar man de slutgiltiga kraven på testmetodik och testfilosofi från FMV.

Som slutpoäng kan nämnas att Olles uppdragsgivare i det här jobbet är hans egen son, Hans Gustavsson, som är provledare för projektet vid FMV:Prov i Linköping!