

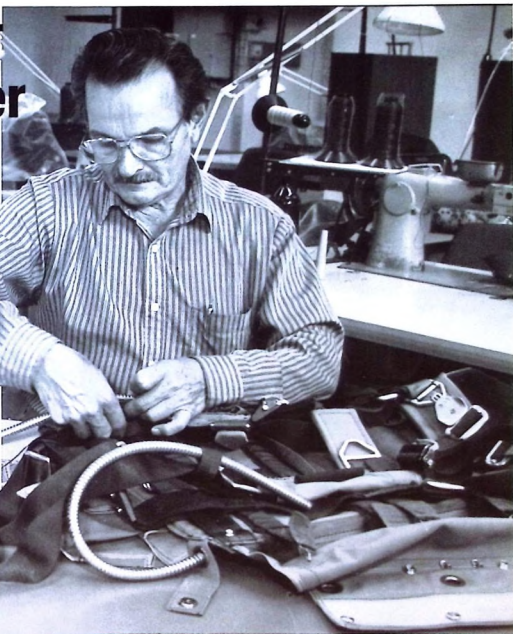
AEROGRAMMET

INFORMATION TILL DE ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH AB - Nr 5 18 Oktober 1991

Flygsäkmät i nya lokaler

I tisdags invigde avdelning Tillverkning sin nya verkstad för produktion av flygsäkerhetsmateriel. Det var en invigning de anställda på Säkmät - så lyder den gängse förkortningen av enheten - längtat efter. I flera år har de väntat på denna flytt. Vid division Flygteknik har man arbetat med flygsäkerhetsmateriel allt sedan 1910-talet. Sadelmakeri var det första man arbetade med, sen har verksamheten växt. På bilden arbetar Bengt Karlsson med sömnad på en fallskärmssele. Mer om avdelning Tillverknings Säkmätsenhet finns på

sid 3-5



HÄR MEDGES INGET FUSK

Vårt arbetssätt kan verka onödigt krångligt och byråkratiskt, säger Ralf Holmér, som är ansvarig för att lagar och regler för export av krigsmateriel

följs. Ralf tänker inte ge avkall på reglerna. Vi får inte slarva säger han.

DAGS FÖR HÖGSTA VÄXELN I VÅRT STÖRSTA PROJEKT

Ett decennium har snart gått sedan kontraktet skrevs mellan Ig JAS och FMV om 2000-talets nya svenska militärplan, JAS. Det är ett historiskt kontrakt inte bara sett till projektets storlek och ekonomiska ramar. Det har även lagt grunden till ett unikt samarbete inom svensk industri.

Naturligtvis ligger det stora risker i att binda sig vid åtaganden som sträcker sig både tio och tjugio år framåt i tiden. Den kristallkula finns inte som klarar sådana perspektiv. Men även möjligheterna inom och bortom projektets ramar är stora och lockande. Och i vår vägsål väjde fördelarna tyngst.

Fördelarna visade sig redan i projektets inledning. För första gången, vill jag påstå, fick vi möjlighet att fästa allas ögon på underhållets betydelse under ett flygsystems totala livslängd. Vi fick chansen att, när JAS fortfarande var en pappersprodukt, försöka förutse och förebygga drämda problem på underhållsplan. Frammed markerade vi också vår roll i Ig JAS.

En nackdel kan däremot värt beröende av övriga parter vara. Huvuddelen av arbetet med dokumentation och föreskrifter kan vi slutföra först när de andra är färdiga med sitt. En tillverkare kan mera självständigt utveckla sina delar fram till själva utprovningen, då alla parter blir beröende av varandra. Så kan man lite tillspestat förklara förhållandena.

Om någon tror att vi för ett lugnt liv inom JAS-projektet är det alltså en missuppfattning. För var dag som går krymper den tid som står till vårt förfogande i slutsleder. Perioden fram till leverans 1993 blir mycket hektisk för oss. Det märker vi redan av.

Men - den risken var vi medveten om redan när kontraktet skrevs. Och en grundförutsättning inom Ig JAS är att parterna bär ett kollektivt ansvar för projektet. Någon CMA-attityd finns det inte utrymme för.

CMA är ett begrepp som i likhet med många andra har myntats i USA. "Cover my ass" - ursäktla grovheten - betyder att hålla ryggen fri genom att skjuta skulden på någon annan.

Den svåra avvägningen för oss är: när kan och bör vi lägga in högsta växeln i det avslutande arbetet. För tidigt innebär att vi med stor sannolikhet får göra om en hel del. För sent innebär att vi inte kan hålla avtalad leveranstid. I båda fallen måste vi räkna med mer eller mindre allvarliga ekonomiska konsekvenser.

Därför är rätt tidpunkt vårt viktigaste mått. Inom FFV Aerotech är ett 40-tal materiellgrupper engagerade. Alla arbetar på sina villkor och under varierande press. En del får slita hårdare än andra, men målet är ett och dessamma för alla. Att hålla leveranstiden.

Att JAS-projektet har lyfts upp på divisionsnivå ger oss bättre överblick. Med våra delprojektledare kan vi samordna arbetet, och kvartalsvis följer vi upp budget och tidplan med systemhändiglagare och chefer. Det är ett måste för att hålla tummen på tids- och kostnadsramarna. Idag får vi god respons från linjen, där vi nu upplever att JAS-jobben har fått den höga prioritet som krävs.

På toppen av den normala arbetsbördan ligger även en hel del offertarbete. Sista augusti lämnade FFV Aerotech sin del av offerten på delserie 2 till Ig JAS. Nu väntar en period av frågor, diskussioner och vidare behandling av innehållit tillsammans med FMV inför en eventuell beställning nästa år.

Utvecklingen har hittills varit ganska mörk ekonomiskt sett, men framtiden ser ljusare ut. Erfarenheterna från delserie 1 har



Litet skj rymt också i allväret. Som den årliga femkampen mellan Ig JAS och FMV. Vårdar i år var Lars Campner & Co som tilldelade kämparna denna minneigåva anpassad att användas efter Gigant Matchen 1991. Foto: Anne Allard

gett oss betydligt bättre förutsättningar att göra beräkningar för nästa delserie. Nu öppnar sig även nya möjligheter i de sidofärdigheter som förutsatts redan då kontraktet skrevs.

Under JAS-projektets gång har vi fått nyttiga kunskaper om samordning och projektarbete. Dels genom våra egna åtaganden, dels genom kontakterna med övriga Ig JAS-företag. Värdet av dessa erfarenheter är svårt att mäta i pengar. Men vi har god användning av dem nu när företaget satsar alltmer på projektansvar och samarbete med andra industrier.

Idag utvecklar vi utrustning till JAS för utbildning och taktisk analys, UTA. Med Saab som partner kommer vi att offerera ytterligare markbundna utbildningshjälpmedel. Tillsammans med Ericsson och Saab lärmar vi offert på en spaningskapsel. Vi har dessut-

om skrivit samarbetsavtal med MBB i Tyskland för tillverkning av bombkapsel. På listan står naturligtvis också service- och underhållsval för JAS.

Längre fram hägrar även de möjligheter som en export av JAS kan ge. Där kan offerten till Finland bli en banbrytare. Från vår sida ser vi en chans att sälja hela underhållspaket på export. Det svenska underhållskonceptet är, med internationella mått, känt för att vara kostnadseffektivt både vad gäller utrustning och filosofi. Något som inte minst vi har bidragit till genom våra långa samarbetet med kunden FMV. Den position vi därmed har skaffat oss, skall vi värna om och dra nytta av i den fortsatta exportverksamheten.

Lars Campner



Flygsäkmat

är det som vi

arbetar med

Flygsäkerhetsmateriel - vad är det?

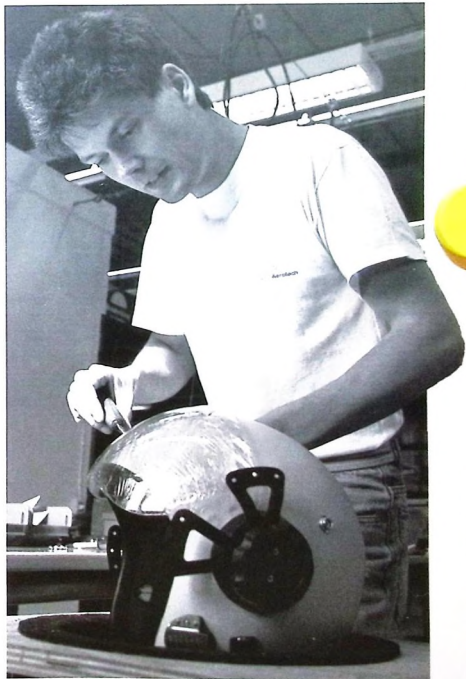
I tisdags invigde avdelning TILLVERKNING sin nya verkstad för produktion av flygsäkerhetsmateriel. Det var en invigning de anställda på Säkmat - så lyder den gängse förkortningen av enheten - långt efter. I flera år har de väntat på denna flytt.

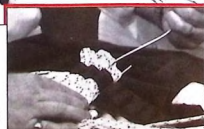
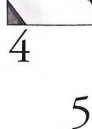
Nu finns enheten längst bort i avdelning TILLVERKNINGS stora hus. Vad är då flygsäkerhetsmateriel? Vid division Flygteknik har man arbetat med flygsäkerhetsmateriel allt sedan 1910-talet. Sadelmakerei var det första man arbetade med, sen har verksamheten växt.

Nu arbetar Säkmat med samtliga typer av räddningsfallskärmar, ryggsäckar och stolpackar för bruk i flygplan, samtliga typer av skärmenheter för stolstabilisering. Samtliga nödpackstrustningar för såväl flygplan som helikoptrar, bromsskärmar, livflottar, livbåtar, G-dräkter, flytvästar, isolerdräkter... Ja, listan kan göras lång på vad enheten arbetar med. På denna och följande uppslag skildras en del av verksamheten i bild och ord.

Det är vi som arbetar på avdelning TILLVERKNINGS sektion för Flygsäkerhetsmaterielproduktion (överst); fr v: Kennet Robertsson, Susanne Nordkvist, Ölli Johansson, Eivor Johansson, Gösta Olsson, Birger Sjösten, Lennart Persson, Bengt Karlsson, Tomas Runell, Arne Berg, Bertil Karlsson och Helge Karlsson. På bordet framför gången syns några av de produkter de arbetar med.

Tomas Runell gör slutmontering på en av FFV tillverkad flyghjälm. Slutmonteringen innebär att Tomas monterar visirglasen.





Packa en fallskärm är inte något som låter sig gönnas på en kaffest. Kennet Robertsson har arbetat på avdelning Tillverknings

Flugsäkerhetsmaterielverkstad i många år och packat fallskärmar. Han vet vilken tid det tar. När han skall visa Aerogrammens utställning hur det går till att packa en fallskärm undrar han om jag och fotografen verkligen vill vara med hela tiden, för det tar uppemot fem timmar att packa den fallskärm som används i flygplan 37.

När vi skall fotografera en fallskärmpackning improviserar Kennet lite. På bild ett har han lagt ut bärlinorna och kalotten, vikt den senare och påbörjat arbetet inne i FASK-utrymmet.

På bild två iordningställer Kennet fallskärmsutlösaren. FASK-utlösaren och Linkapenutlösaren med hjälp av krutpatroner som Kennet, under överinseende av Bertil Carlsson, är i färd med att montera. När jag gör detta och läser förskruvningarna är vi alltid två, berättar Kennet. Det är vi för att verkligen kontrollera att allt blir korrekt.

FASK-utlösaren ses litet mer i detalj på bild 3.

På bild fyra har Kennet börjat lägga in linorna. Det är viktigt att linorna inte ligger kors och tvärs för då kan de knyta ihop sig vid en utlösning. När linorna lagts in, vilket sker i bestämd ordning, (se bild fem) är det dags att packa kalotten - vilket sker på bild sex.

Text: Lennart Bladh
Foto: Olof Holmgren



Flygsäkerhetsmaterielproduktion



Susanne Nordkvist reparerar bromsfallskärmen till flygplan 35. Den utsätts för stor belastning vid uppbromsning efter landning. Det ställs stora krav på sömnaden för att klara dessa belastningar.



På bilden utför Bengt Karlsson en sömnadsdel på en fallskärmssele. Det är den mest kvalificerade i sömnadsvägar avdelningen här. Det är en mycket komplicerad sele, som ingår i fallskärmsystemet till flygplan 37, och den utsätts för stora belastningar vid räddning. Det är flera och grova sömmar på denna sele. Det är både tjockt att sy och svårt att komma åt.



Gösta Olsson och Bertil Karlsson gör en slutkontroll av flyghjälmen. Till vänster syns den sygasmask som avdelningen levererar - den ska i kombination med hjälmen användas i moderna flygsystem, bland annat i 39 Gripen.



Susanne Nordkvist håller här på med tillskrivning av väv som ska bli skyddsöverdrag till flygplan 37:s flygplansstol.

Celsius Industrier

Celsius styrelse

Ägarbreddning förbereds

En milstolpe!

Så betecknar Olle Lund det beslut om ägarbreddning som fattats av CELSIUS styrelse.

Vid senaste sammanträdet beslutade CELSIUS styrelse att uppdrä åt koncernledningen att förbereda en ägarbreddning. Avsikten är att CELSIUS Industrier skall kunna börsintroducera under första hälften av 90-talet.

—Vi måste nu ännu starkare än tidigare inrikta oss på att i alla avseenden kunna uppfylla de krav som ställs på ett börsbolag, säger Olle Lund. Det innebär bland annat ökade krav på redovisning och information. Dessutom kommer ytterligare strukturrättingar att bli aktuella. Det kommer att innebära såväl företagsförsäljningar som företagsförvärf.

Privatisering

Naturligtvis kan också styrelsens beslut ses som ett led i den diskussion som nu förs om en privatisering av de statligt ägda bolagen. I debatten har CELSIUS INDUSTRIER endast nämnts i förbigående.

—Det innebär förmodligen att vi hittills inte har skapat tillräckligt stort intresse kring Celsius och att politikerna inte har tillräcklig kännedom om vår finansiella styrka, våra framtida möjligheter, säger Åke Plyhm.



Vid senaste sammanträdet beslutade Celsius styrelse att uppdrä åt koncernledningen att förbereda en ägarbreddning. En milstolpe. Så betecknar koncernchef Olle Lund (t v) styrelsens beslut. Åven Celsius Industriers VD, Åke Plyhm (t h), är nöjd med beslutet. Jag bedömer det som utomordentligt värdefullt att vi nu kan börja arbeta med den här frågan, säger Åke Plyhm.

—Därför kommer vi nu att satsa på informationsaktiviteter - inte bara internt i våra olika affärsenheter utan också externt. Det blir nödvändigt med insatser av helt annan omfattning än tidigare.

Arbetsgrupp

Vad som närmast kommer att hända är att en arbetsgrupp kommer att tillsättas för att diskutera med "marknaden" om vilka åtgärder som krävs innan en eventuell börsintroduktion kan äga rum.

Arbetsgruppen kommer att samarbeta med till exempel banker och



fondkommissionärer för att få så många synpunkter som möjligt på åtgärder som bedöms önskvärda, innan en marknadsintroduktion kan äga rum.

Värdefullt

—Jag bedömer det som utomordentligt värdefullt att vi nu kan börja arbeta med den här frågan. Det kommer säkerligen att betyda mycket både som en stimulans för de anställda inom koncernen och för omvärldens intresse för oss, säger Åke Plyhm.

Order

AvioComp

tecknar order på komponentunderhåll

FFV AVIOCOMP har tecknat ytterligare ett flygunderhållsavtal i Europa. Kontraktet, som tecknats med flygbolaget Luxair, Luxemburg, omfattar ett komplett underhållsprogram av komponenter för bolagets Fokker 50-flotta.

FFV AVIOCOMP har därigenom ytterligare befäst sin ställning som marknadsledande på komponentunderhåll i Europa. Underhållsprogrammet, som marknadsförs i samarbete med SAS COMPONENT MAINTENANCE i Köpenhamn, innefattar förutom komplett komponentunderhåll även teknologistöd.

Tjänsteresa

Delad

reskostnad vid tjänsteresa med ledighet

Om du före eller efter en tjänsteresa utomlands vill ta semester eller annan ledighet, kan det vara bra att känna till följande.

Din chef måste bevilja ledigheten innan du åker.

Du får inget traktement under ledigheten eller ersättning för övernattningskostnader för denna.

Vid tjänsteresa utanför Europa ersätts hela biljetten om resan för längs med högst tre dagar. Inom Europa gäller samma sak vid förlängning högst en dag.

Om du tar ut längre ledighet, delas reskostnaden proportionellt mellan dig och företaget.

Säkerhet

Securitas övertar vakten i Arboga

ÅSBY SERVICE AB tecknade förra veckan ett avtal som innebär att SECURITAS övertar vaktfunktionen i Arboga från 13 januari 1992. Lennart Andersson, VD vid ÅSBY SERVICE, förklarar bakgrunden.

—Detta är en ur säkerhetssynpunkt mycket viktig funktion. Därför bör också ett företag, vars affärsidé byggs just på säkerhets- och vaktarbete,

ha bättre förutsättningar än vi har att leda, driva och utveckla verksamheten på ett effektivt sätt.

De MBL-förhandlingar som berör personalen blev klara före semestern, och förhandlingarna kring valet av entreprenör avslutades i förra veckan.

Vaktpersonalen informerades i måndags, och samtliga får nu erbjudande om anställning i SECURITAS. Lennart Andersson hoppas att detta är en lösning som samtliga kan

acceptera.

—Avtalet är femårigt, och vårt mål har hela tiden varit att förhålla oss till ett långsiktigt engagemang från entreprenörens sida, säger han. Inom kort kommer SECURITAS personalman till Arboga för att under en dag finnas till hands för vaktpersonalen. I samband med sådana här förändringar är alltid frågorna många och behovet av information stort.

Utrustning

Ny landställsrigg på Apparat

Efter årsskiftet kommer alla landställ, från såväl flygplan som helikoptrar, att provas i vår nya landställsrigg, berättar Jonny Johansson, operatör på Avdelning APPARAT MEKANIKSEKTION.

Den nya landställsriggen driftsattes i september. Den är finansierad av JAS och FMV och har kostat cirka 700 000 kronor.

Installationen är inte riktigt helt färdig ännu, berättar Jonny Johansson, som tillsammans med Lars Johansson, FA24, och Glenn Blomqvist, FP21, är ansvariga för framtagnings och installationen av riggen.

I utrustningen kan man både motionera samt provtrycka landställen för kontroll av kärvningstendenser och läckage.

Styrningen av riggen sker med en personator. Referenskurvor med slaglängd, och funktion av kraft, tas



Glenn Blomqvist (längst t v), Jonny Johansson (mitten) och Lars Johansson (t h) är sammanlade runt den nya landställsriggen som just nu slutmonteras på avdelning Apparat.

fram för jämförelse vid varje prov. Testet lagras på diskett, en för varje landställ.

Utrustningen som är installerad i landställsverkstaden på FP40,

APPARAT MEKANIK, svarar mot JAS kraven samt ersätter gammal nedsliten utrustning.

LB

Ett gott skrott

Jag har tänkt på alla dessa roliga, ofta tänkbara texter och teckningar man ser på väggarna ute på arbetsplatserna. Själv säger jag också några, även om mina just nu ligger undangömda någonstans efter senaste flytten.

Vet ni till exempel att jag var långt före Kjell-Olof Feldt med det där om "Alla dessa dagar..." som han kallade sin memoarbok. Orden är egentligen skrivna av Stig Dagerman och lyder i sin helhet "Alla dessa dagar som kom och gick, inte visste jag att det var livet". Det är klar favorit.

En annan av mina favoriter är "Bättre överklaga än skrivklaga". Jag tog det som en fin komplimang när en jobbkompis gav mig den för några år sedan.

Säkert finns det massor av sådant här på lager inom FFV Aerotech. Både humoristiskt, allvarligt, fräckt och elakt. Så varför inte dela med er och skicka in en kopia till oss på redaktionen. Någon gång då och då kan vi presentera bidragen i Aerogrammet.

Anne

Order

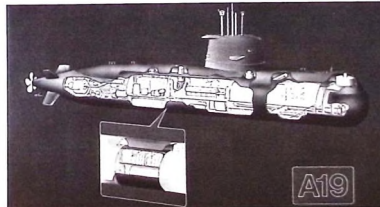
Viktig Stirlingorder till Kockums

De tre ubåtarna i Gotlandserien, som nu är under produktion vid Kockums för leverans från mitten av 90-talet, är de första i världen som konstruerats, byggs och redan från leverans utrustas med luftoberoende tillsatmaskiner.

Tillverkningskontrakt för A19/Gotland-serien skrevs för drygt ett år sedan med option på Kockums Stirling AIP-system. I början av september i år gav regeringen Försärets Materielverk klartecken att utlösa optionen och ge Gotland-seriens samtliga ubåtar stirlingsmaskiner.

Positivt beslut för Kockums

—En förutsättning för ett ordentligt internationellt genombrott för stirlingsmotor eller stirlingsystem har varit installation i nya svenska ubåtar, säger Kockumsuppsens VD Tomy Hjorth. Den förutsättningen är uppfylld och ger Kockums en gynnsammare position i konkurren-



sen vad gäller försäljning av luftoberoende tillsatssmaskinerier för såväl operativa som nya ubåtar.

—Vi har redan noterat stort intresse för stirlingsystemet och har i dag samarbetsavtal med Japan och Australien, säger Tomy Hjorth.

Verifierade prestanda

I september 1988 sjösattes ubåten Näcken vid Kockums efter en fullständigt unik operation. Näcken, som levererats från Kockums i slutet av 1970-talet, hade delats bakom tornet och förlängts med en cirka

åtta meter lång sektion med komplett stirlingsystem. Genom operationen förändrades i ett slag ubåtens prestanda - uthålligheten i undervattensläge ökade från dagar till veckor och Näcken blev en ubåtklass för sig.

Beslutet att förse den nya gotlandserien med stirlingsystem skall ses mot bakgrund av de goda erfarenheterna. Näcken är sedan länge operativa, stirlingsystemet har varit i drift i mer än 1500 timmar och alla prestanda verifierats.

Så enkelt kan det bli när man har en lathund

Ur tidningen "Norra Västerbotten" har vi hämtat följande notis, som visar hur man kan förenkla dagliga göromål med en lathund. Ove Nordin vid Posten i Lycksele har skrivit den. Vad det handlar om är att ge kunderna besked om att de endast får skicka post tisdagar och torsdagar med sin postväska.

"Måndag: Posten skickar röd väska till kund med post, ev paket, värdeförsändelser och pengar på utbetalningshandlingar. Du behåller den röda väskan till tisdagen.

Tisdag: Kunden skickar blå väska med ärenden och de tomma röda väskorna som du fyllt på fredag och lördag samt ev lördagsväska. Posten skickar tillbaka den blå väskan med expedierade värden samt post till kund.

Onsdag: Posten skickar röd väska till kund med post, ev paket, värdeförsändelser och pengar på utbetalningshandlingar. Den röda väskan skickar du tillbaka på torsdag.

Torsdag: Samma rutin som på tisdagen.

Fredag: Samma rutin som på onsdagen. För på tisdag skickar du in fredags- och lördagsväskan med måndagens post."

Hur enkelt som helst. Kanske något att ta efter för alla författare till instruktioner och föreskrifter inom FFV Aerotech?

AA

Exportkontrollen följer lagen:

HÄR MEDGES INGET FUSK

Få områden är så omgärdade av regler och lagar som tillverkning, import och export av krigsmateriel. Det fordras tillstånd att själv tillverka, som att importera eller exportera krigsmateriel. Även marknadsföring skall rapporteras till Krigsmaterielinspektionen (KMI), som har till uppgift att övervaka att svensk försvarsindustri och andra aktörer följer lagstiftningen.

Ralf Holmér är den inom FFV Aerotech som har till uppgift att tillse att lagar och regler följs. Över Ralf vakar nu inte

bara K M I utan även en särskild exportkontroll, som finns inom företaget.

Denna uppgift har i dag Bengt Nilsson jämte arbetet som informationschef.

Krigsmateriel är långt mer än vapen, förklarar Ralf. Det är svårt att dra gränser. Så fort något är speciellt utformat för att ingå i krigsmateriel är det krigsmateriel, förklarar Ralf. Det kan låta som en självklarhet, men det skapar problem menar Ralf. "Vi exporterar väl inte vapen", den retoriska frågan är det säkert många som ställer, tror Ralf. "Vår verksamhet med reparationer och underhåll har väl inget med export av krigsmateriel att göra".

Svaret är att vi har en betydande utförelse av krigsmateriel. Vi sänder många detaljer tillbaka till originaltillverkarna, bland annat för reparation. Det är export. Vi har underhållsavtal med Finland och Danmark. Det gerexport. Vi har samarbete med MBB, Honeywell och Aerospatiale. Där förekommer både export och import. All denna verksamhet kräver tillstånd.

Det har ingen betydelse om vi sänder en apparat för reparation till England och får tillbaka den några veckor senare. All utförelse betraktas som export och fordrar ett tillstånd, förklarar Ralf. Även marknadsföring skall rapporteras.

—Träffar vi företrädare för, till exempel det finska flygvapnet, och berättar om våra resurser inom tröghetsnavigeringssystem, så ska vi rapportera till KMI att vi träffat dem. Dessa rapporter lämnas i efter-

Danmark har vid ett par tillfällen köpt övningsbomber, som avdelning Tillverkning tillverkat. Kvartalsvis har alla marknadsföringsaktiviteter i Danmark rapporterats till KMI. När avdelningen lämnar anbud har detta i förväg anmält till KMI, som då ger ett tillstånd att teckna avtal. Blir det ett avtal så skall danska

myndigheter i detta fall Flyvmaterielkommandon - under teckna ett slutavtalsintyg. När detta intyg kommit till KMI utfärdas ett utförelsetillstånd.

Tullverket får via Aerotechs speditiörer utförelsetillstånd. Vid leverans av våra övningsbomber så kontrollerar tullarna att det är övningsbomber som sänds och att avdelning Tillverkning har tillstånd att exportera dessa.

Det är viktigt att all materiel som exporteras är klassificerad, förklarar Ralf. Vi har även olika teknikembargo att ta hänsyn till, säger han.

—Såväl svenska som amerikanska lagar hindrar att vi fungerar som transitland för högteknologisk utrustning. Det är betydligt svårare att arbeta med embargofrågorna. Det är komplicerade regelverk som styr och det är viktigt att vi följer de lagar och förordningar som finns. I JAS är vi beroende av utländska leverantörer. Misskäter vi embargofrågorna kan vi få problem.

För att underlätta såväl Ralfs som speditiörernas arbete har det införts exporttester. En ansvarig person inom varje avdelning får skriva under ett intyg och deklarerar om materiet som skall sändas är krigsmateriel eller om det är embargo-balgat. I riksamma fall hjälper Ralf själv till med klassningen.

Speditiörerna får inte utföra någon skeppning utan att det finns en exportattest. På grund av förberedelsearbete, bland annat kontakt med tullarna, behöver speditiörerna attesten två dagar före skeppning.

Hela vårt arbetssätt kan verka onödigt krångligt och byråkratiskt, menar Ralf, men han tänker inte ge avkall på reglerna. Vi får inte slarva. Ralf är medveten om att regelverket kan synas onödigt strikt och orsaka förseningar, men lagstiftningen skall följas, därför kommer dessa hårda kontroller att fortsätta, avslutar han.



Det här är vårt rättsnär, säger Eva-Lotta Anderson och Ralf Holmér och håller upp lagboken. Ralf är ansvarig för exportkontroll av krigsmateriel inom FFV Aerotech och Eva-Lotta är speditör vid division Flygteknik. Båda får ofta höra att reglerna är krångliga och byråkratiska, men regelverket är till till för att följas så vi inte begår några fel, menar de båda.

