

Om breddat ägarskap
handlar veckans ledare

sid 2

Har du läst posten
- det gäller din pension

sid 4

Flygplan fixar helikopter
till Flygvapenmuseum

sid 5

Kjell och Patrik tog
störvinst på sina förslag

sid 8

AEROGRAMMET

INFORMATION TILL DE ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH AB - Nr 3 14 februari 1992



-Vi klarade oss helskinnade genom fjolårets förändringar

Trots all turbulens vill ekonomichef Arnold Junflo sammanfatta 1991 som ett gott och framgångsrikt år för FFV Aerotech AB.

sid 3



sid 6

Breddat ägarskap och tydlig ägare - två goda effekter vid en privatisering

I början av februari meddelade näringslivsminister Per Westerberg att CELSIUS INDUSTRIER ingår i den grupp statliga företag, som ligger först i raden att privatiseras.

Därmed tar även FFV AEROTECH AB ännu ett steg i den snabba utveckling, som började förra året. Affärsverket ombildades till bolag och infördes förra våren i CELSIUS INDUSTRIER. Nu förestår alltså en breddning av ägandet, och senare en eventuell introduktion på börsen.

Hur kommer detta att påverka FFV AEROTECH, Jan Eiborn?

—I det dagliga arbetet blir det för de allra flesta ingen skillnad, svarar han. Den uppfattningsdelar jag säkert med andra som, liksom jag, har varit anställda i bolagsbolag.

Även de anställda inom VOLVO AERO SUPPORT kan vittna om samma sak, eftersom de i realiteten knöts till en börsnoterad ägare redan för ett år sedan.

—Märk väl att planerna på en privatisering gäller moderbolaget CELSIUS INDUSTRIER. Självfallet kommer de som på koncernnivå svarar för ledning, ekonomi, information med mera att få följa en mängd regler som gäller för bolagsbolag.

Tydlig ägare

Jan är positiv till en privatisering, och som ett skäl anger han att företaget därmed får en tydlig och engagerad ägare.

—I statliga företag är i princip varje skattebetalare en ägare. Vår egen kund, FMV, skulle alltså kunna betraktas som vår ägare också, och detta kan skapa viss förvirring.

I frågan om fördelar och nackdelar med statligt ägande ligger även politiska värderingar inbakade. Det antyds ofta i anslutning till just försvarindustrin att ett

statligt ägande har strategiska fördelar.

—Jag respekterar uppfattningen men är själv av motsatt åsikt. Se på vår granne VAS, som har en strategiskt viktig roll för försvaret. Och se på våra övriga delägare i IG JAS, SAAB, ERE och VFA är alla börsnoterade via sina ägare, säger Jan.

Vägledning

I bolagsbolag spelar information en väsentlig roll av flera skäl. Såväl börsen som aktieägarna kräver grundlig information från företaget för att kunna kontrollera, bedöma och bekräfta hur verksamheten styrs. Ledningens roll är att i enlighet med börsens regler driva företaget så effektivt som möjligt för ägarnas räkning, och detta gör man alltid bäst genom att möta marknadens krav, enligt Jan.

—Styrelsen i ett bolagsbolag har även möjlighet att före vidtagna beslut söka vägledning hos aktieägarna på bolagsstämman. Det understryker ytterligare hur viktigt det är att ha en tydlig ägare, menar han.

—Det är också hos dem som ett bolagsbolag begär tillskott av kapital genom nyemission av aktier via börsen.

Attraktivare

En annan missuppfattning



som Jan gärna vill kullkasta är den, att statlig verksamhet skulle vara mer ineffektiv än privat.

—Vi kommer naturligtvis inte att bli effektivare efter en privatisering av CELSIUSKONCERNEN. Vi är redan konkurrenskraftiga, men detta hindrar inte att vår rationalisering skall fortsätta.

Jan tror emellertid att en privatisering leder till förbättringar på sikt.

—Omgivningens intresse kommer att öka för vårt

företag. Inte minst från affärspressens sida. Det förbättrar även våra möjligheter till samarbete med andra företag. Vårt företag får större attraktionsvärde på marknaden, även för de anställda. Och det kan ge positiva effekter vid nyrekrytering i framtiden.

Ägare och anställd

Till sist, får även de anställda möjlighet att köpa aktier i sina respektive företag?

—Det kan jag inte svara på i dag, säger Jan. Men vår

regering tycks ha en ambition att vid privatiseringen av statliga företag sprida ägandet på bred bas, alltså även till de anställda i företagen.

—Själv kan jag inte se någon nackdel i detta. Det måste, tvärtom, vara en fördel att även de anställda har ett ägarintresse i sina företag. Och frågar du mig, så tar jag chansen direkt om jag får möjlighet att köpa aktier i CELSIUS.

Anne Allard



Arnold Junflo om bokslutet:

-Vi klarade oss helskinnade genom fjolårets förändringar

I det omfattande arbetet med FFV AEROTECHS bokslut 1991 kan företagets ekonomischef Arnold Junflo inte peka på många likheter med tidigare år. De genomgripande förändringarna som präglade fjolåret försvårar, eller ominstetgör, alla jämförelser med det förlutna.

Trots detta kan han i bokslutet redovisa siffror för fakturering, ordergång och resultat, som ligger gott och väl i nivå med ledningens förväntningar.

—Med bolagiseringen förändrades FFV AEROTECHS hela kapitalstruktur. Från att tidigare ha tilldelats statliga medel fick vi förra året istället ett eget kapital att förvalta. Ett belopp som då uppgick till 180 miljoner kronor, berättar Arnold.

Samtidigt ändrades grunderna för pensioner så till vida att vi, istället för att utbetala pensioner, avsatte medel varje år till pensionskostnader enligt försäkringsmässiga regler. Utöver detta har vi fått anpassa oss till en rad andra, nya principer som medfört förändringar beträffande värderingen av våra tillgångar, skulder och reserveringar, tillägger han.

Svår bedömning

—Företaget omstrukturades även under året när division MOTOR och GS lämnade FFV AEROTECH AB. Självfallet var effekterna av alla dessa förändringar svåra att bedöma när vi arbetade fram målen i vår budget för 1991, påpekar Arnold.

—Vi fick dessutom en ny och ekonomiskt stabil ägare i CELSIUS INDUSTRIER och därmed nya krav på att ha



Trots all turbulens vill ekonomischef Arnold Junflo sammanfatta 1991 som ett gott och framgångsrikt år för FFV Aerotech AB.

fast mark under fötterna i alla våra affärer med noggrant underbyggda kalkyler för varje risktagande. Något som jag bara kan se som positivt.

Gott resultat

Vårt företag har visat sig klara alla dessa processer mycket bra, tillägger han, något som även bokslutet nu pekar på. Faktureringen under förra året slutade på 1 150 miljoner kronor, och det är 50 miljoner bättre än beräknat. Ordergången på 1 060 miljoner överstiger också budget, och resultatet på 120 miljoner kronor måste betraktas som mycket gott.

—Under förra året hade vi en i huvudsak god beläggning i förhållande till antalet anställda. Och med hjälp av en restriktiv anställningspolitik klarade vi övertaligheten inom avdelning FLYGPLAN på ett smidigt sätt.

—Året präglades av kostnadsrationalisering och vårt mycket medvetna arbetet har givit goda effekter. Jag vill också understryka att ett smidigt samarbete parterna emellan kring struktureringen av VAS har haft en klart positiv inverkan.

Helskinnade

Ett skäl till att vi lyckades klara en onormalt turbulent situation så pass helskinnade

är att de negativa överraskningarna lyste med sin frånvaro det gångna året, enligt Arnold.

—Dels har vår basverksamhet med underhåll och tekniktjänster varit både stabil och framgångsrik. Dels har övriga projekt i allt väsentligt fortskridit som planerat, och vi slöt även en del nya viktiga avtal under året som gick.

Arnold nämner bland annat MPE-projektet, som levererade första enheten i serien före semestern. Arbetet med HKP10 har gått enligt förväntan, och även arbetet med satelliten Freja fortsätter enligt planerna.

Ett nytt avtal om UTA

och UTB, utbildningshjälpmedel till JAS39 och JA37, tecknades med FMV. Avtal tecknades även med HONEYWELL om utveckling av CDU, Control and Display Unit och med MBB om slutlig sammansättning av bombkapsel till JAS. Samarbetet med ELEKTA om utveckling av en strålkniv för medicinskt bruk fortsätter också planenligt.

Gott slut, bra början

Även JAS-verksamheten har präglats av optimism, även om leveranserna i nuläget släpar efter något. Detta beror emellertid på omständigheter som vi själva knappast kan påverka, förklarar Arnold.

—I fråga om våra åtaganden för delserie 1 tror jag inte heller att vi skall drabbas av några ytterligare negativa överraskningar. Däremot finns det anledning att se optimistiskt på vårt roll i delserie 2 och i JAS-offerten till Finland.

Vad beträffar TEST SYSTEMS AB, helägt dotterbolag till FFV AEROTECH AB, står det företagets strategi och verksamhet på mycket stabil grund med god lönsamhet, fortsätter Arnold.

Den breda basen för verksamheten är för närvarande utveckling av dels testsystem för JAS, dels testsystem för ERICSSONS AXE-växlar.

—Och främ och med detta är kommer även bolaget AVTOCOMP AB i Linköping att ingå i vår företagsgrupp, tillägger Arnold.

Detta är som har börjat på samma sätt som det gamla slutade, det vill säga utan några skäl för pessimism, avslutar han.

Text: Anne Allard
Foto: Reinhold Carlsson



Har du kollat din post?

DET GÄLLER DIN PENSION

Dina val som försäkrad i ITP-systemet. Numera väljer du själv hur en del av din ITP-pension skall utformas för framtiden. Arbetsgivaren betalar en tjänstepensionsförsäkring åt dig - ITP. Den innehåller flera olika förmåner. En av dessa är ITPK (en kompletterande ålderspension). ITPK-avgiften är minst två procent av den pensionsmedförande lönen. Du skall som anställd själv bestämma hur ITPK skall utformas för din del.

Det är om detta brevet, som du nyligen fick hem i brevlådan, handlar om.

Viktigt brev

Det finns de som inte förstått att detta är ett viktigt brev, säger AEROTECHS personalchef Åke Gustafsson, för brevet kan ge intryck av att vara en vanlig reklamförsändelse. Det är det inte, säger Åke, och betonar att alla anställda skall läsa igenom brevet och fylla i den medsända blanketten och återvända den.

Avgränsad själv

Det gäller din pension, säger Åke. Du skall själv avgöra hur en del av din ITP-pension skall utformas för framtiden.

Fyra alternativ

Ditt val står mellan fyra alternativ:

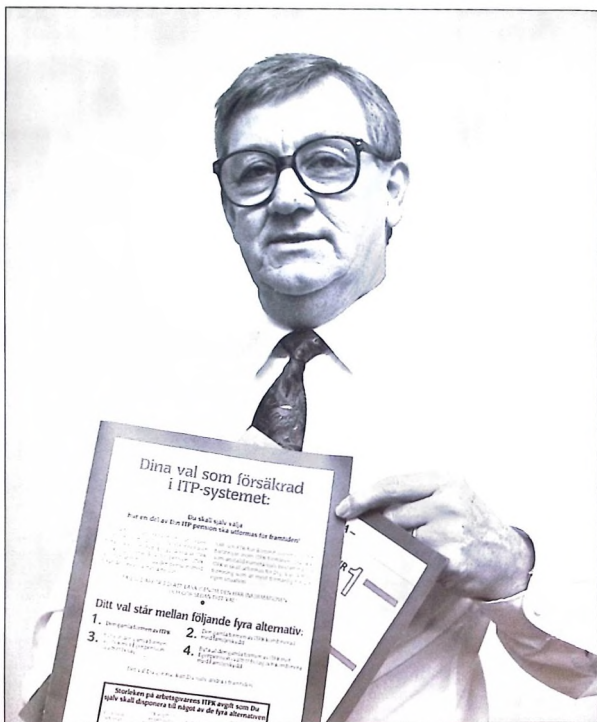
1. Den gamla formen av ITPK.
2. Den gamla formen av ITPK kombinerad med familjeskydd.
3. Byta ut den gamla formen av ITPK mot Egenpension i valfritt bolag.
4. Byta ut den gamla formen av ITPK mot Egenpension i valfritt bolag och kombinera med familjeskydd.

Kan ändra ditt val

Det val du gör nu kan du själv ändra i framtiden.

De alternativ du kan välja mellan finns återgivna i de broschyrer du fått hem i brevlådan.

När du läst igenom broschyrerna: bestäm först om du ska ha Familjeskydd i FÖRENADE LIV. Om



Ett mycket viktigt brev. Så betecknar Aerotechs personalchef Åke Gustafsson det brev som just nu är på väg till samtliga anställda. Det gäller din pension och dina val som försäkrad i ITP-systemet, förklarar Åke Gustafsson. Här håller Åke upp de två broschyrer som förklarar de val samtliga anställda skall göra. Numera bestämmer du själv hur en del av ITP-pensionen skall utformas för framtiden. Det är om detta val brevet handlar.

JA välj ett eller två basbelopp. Om NEJ, sätt ett kryss i rutan för "nej". Bestäm därefter om du vill behålla den gamla formen av ITPK. Om JA, kryssa för det alternativ. Om NEJ, bestäm om du behöver ytterligare efterlevandeskydd i form av Egenpension (Ålderspension) med Åter-

betalningsskydd. Välj i så fall bolag för detta. Bedömer du att du inte behöver ytterligare efterlevandeskydd, välj bolag för Egenpension (Ålderspension) utan Återbetalningsskydd.

Jag kan inte nog understryka vikten av att alla läser brevet, fyller i

och sänder tillbaka det i det föradresserade kuvertet, säger Åke Gustafsson.

Brevet har hittills sänts - och sänds just nu - ut till alla tjänstemän som är över 28 år. Arbetsdagarna kommer att få brevet något senare.

Lennart Bladh



UTB-leverans till F17

Någon av de sista dagarna i januari 1991 skrev FFV AEROTECH kontrakt med FÖRSVARETS MATERIELVERK om utveckling av UTB JA37 generation 3. Enligt kontraktet har den första utrustningen nu levererats till F17 i Ronneby exakt ett år senare.

UTB, eller utbildningsbandspelare, använder flygförarna för att kunna utvärdera och göra analyser efter genomförda flyguppdrag. Fram till semestern kommer sådan utrustning att levereras till samtliga förband.

Varje leverans omfattar ny hårdvara med färggrafik. Övriga funktioner överensstämmer med UTB generation 2, som förbanden använder redan i dag.

De kompletterande funktioner, som ingår i FFV AEROTECHS åtaganden, såsom ny programvara och TUAS eller taktisk uppdragsanalys, skall enligt samma kontrakt levereras i form av modifieringspaket till förbanden under första halvåret 1993.



AA

Här testas tf divisionschef major Lars Johansson F17s nya UTB-utrustning övervakad av fr v Anders Unell chef för avdelning Systemteknik, Sten-Inge Drie teknik chef på F17, Sören Halvarsson sektion Utbildningsteknik och Börje Nilsson ansvarig för UTB-teknik vid F17. Foto: Gösta Bolander, F17

Flygplanverkstaden fixar helikopter till Flygvapenmuseum



En av flygvapnets första helikoptrar av märket Boeing Vertol (HKP4A) blir också en av de sista.

För några dagar sedan landade en av flygvapnets absolut sista Vertoler sin sista gång. Nu skall den till avdelning Flygplan innan den slutgiltigt hamnar på Flygvapenmuseum.

Ingvar Carlsson, försäljningsansvarig på avdelningen, vet mer om heli-

koptern och dess öde.

—Detta var en av de första Vertoler som kom till Sverige i början av 1960-talet. Nu när den är uttjänt skall den placeras på Flygvapenmuseum, men först skall flygplanverkstaden demontera och ta hand om de "färska" enheter som finns i den och montera utgångna. De enheter vi plockar bort skall åter in i systemet, för det finns ju fortfarande ett antal Vertoler i bruk.

Bengt Bergner, som i många år arbetat med HKP på tekniksida, berättar, som ett kuriosum, att i

samband med att helikoptern överlämnas till Flygvapenmuseum kommer även alla leveranshandlingar att överlämnas till museet.

—Från min företärdare har jag ävt samtliga leveranshandlingar till alla HKP4A. Så nu kommer dessa att finnas på museet. I handlingarna finns uppgifter från provflygningarna i USA och de som skedde efter den monteringen som ägde rum här efter leverans.



Flygvapenmuseums chef Wiking Wedberg tar emot besättningen på den HKP4 som kommer att överlämnas till museet när Flygplanverkstaden demonterat och tagit hand om de "färska" apparater som finns i helikoptern. På övre bilden syns helikoptern i förgrunden och i bakgrunden syns Flygvapnets nya räddningshelikopter, HKP10.

LB



Beställning

Nytt kraftaggregat för övningsmotmedel

Skrota eller utveckla nytt? Den frågan väckte FMV:RADAR T för ett par år sedan. Det saken gällde var kapseln ADRIAN, ett övningsmotmedel som används i fredstid för utprovning och störning av radarutrustning.

Valet föll på ett nytt kraftaggregat till kapseln. FFV AEROTECH fick uppdraget att utveckla en prototyp och ta fram komplett underlag för serietillverkning. I januari levererades det nya kraftaggregatet.

—Beställningen på drygt en miljon kronor fick vi för drygt ett år sedan. Det berättar Torbjörn Axelsson, som har utfört uppdraget tillsammans med ytterligare ett par medarbetare på AVIONIKS sektion MÄTNING/TELEKTRIK och avdelning VERKSTAD.

—Det gamla aggregatet var inte tillförlitligt trots omkonstruktion. Med åren har sönderbrända mönstertork försvårat underhållet, och dessutom har det blivit allt svårare att få tag i reservdelar.

Kapseln används framför allt vid utbildning av marinens radaroperatörer. Men även flygvapnet och armén har utnyttjat den för liknande ändamål. Den kan kopplas till tre flygplantyper, J32 Lansen, MU2 och Learjet 35.

Hög spänning

TWT, eller vandringsvägrör, används normalt som förstärkare i motmedel och radar, enligt Torbjörn. Så även i detta kraftaggregat, som sitter kopplat till sändröret i kapselns slutsteg.

—Det arbetar med högspänning upp till 8 kilovolt, och vi har lång erfarenhet av underhållsarbete på sådan utrustning.

Anders Lövsström från underleverantören POWERBOX AB har också deltagit i arbetet. Företaget jobbar med kretslösningar och har specialiserat sig på switchade kraftaggregat inom lågspänningsområdet.

—Alltså har våra kunskaper kom-



Vid leveransen demonstrerade man det nya kraftaggregatet i full funktion monterat i kapseln. Bland annat deltog fr v Anders Lövsström från Powerbox AB, Erland Winehag FMV:QELEKTRO P, Bengt Nilsson FMV:RADAR T och Torbjörn Axelsson från Avionik.

pletterat varandra väl i det här fallet, och samarbetet har fungerat mycket bra, säger Torbjörn.

Bättre och säkrare

Före leveransen hade prototypen genomgått miljöprov och var typgodkänd. Förhoppningsvis visar sig detta nya kraftaggregat vara både bättre och tillförlitligare än sin föregångare, säger Torbjörn.

—Vi klarade uppdraget inom

ramen för avtalade tids- och kostnadsgränser. Nu hoppas vi att det här arbetet skall följas av ytterligare en beställning på serietillverkning av tio kraftaggregat, avslutar han.

Vid leveransen i Arboga deltog Bengt Nilsson från FMV:RADAR T och Erland Winehag från FMV:QELEKTRO P.

Anne Allard

Skyddsombud

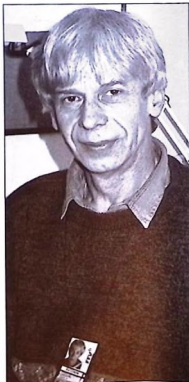
Ivan Lundberg är Avioniks huvudskyddsombud

Division AVIONIK har från och med i år fått ett eget huvudskyddsombud. Det är Ivan Lundberg som har utsetts till den befattningen. Han har adressen AA87 med kontor i byggnad 69, där man når honom på telefon 2040. På sina "lediga stunder" jobbar han liksom tidigare på AV15 ANTENN/SERVO inom avdelning VERKSTAD.

Huvudskyddsombudets uppgift är att vara de anställdas "spjutspets" i frågor som gäller arbetsmiljön inom företaget, enligt Ivan. I dag är alla parter eniga om den stora betydelse en trygg och bra arbetsmiljö har för att skapa effektivitet och trivsel. I förlängningen får detta även en positiv inverkan på resultatet, säger han.

—På AVIONIK har vi kommit en bra bit på väg inom detta område. Men jag tror ändå att det återstår en del att göra i fråga om den psykiska arbetsmiljön. Nu hoppas jag kunna bidra till att förbättra förhållandena även där.

AA





Avtal

TUFFA KRAV I VAS-AVTAL

Före årsskiftet skrev FFV AEROTECH och VOLVO AERO SUPPORT ett avtal om underhåll på motorEL. Det löper över fem år och omfattar totalt närmare 35 miljoner kronor.

Starkaste konkurrent var i detta fall VOLVO FLYGMOTOR i Trollhättan. Avtalet berör i första hand verksamheten inom AVIONIKS sektion ELSYSTEM, AV30.

ELSYSTEM arbetar sedan många år med underhåll på motorEL, och sektionschefen Rolf Landernäs är naturligtvis mycket nöjd med att man nu lyckats ta hem detta avtal.

—AVIONIK har traditionellt svarat för dessa jobb i närmare tjuugo år. Men när MOTOR införlivades i VAS förändrades även vårt förhållande. Vi blev två skilda bolag, vilket naturligtvis krävde en ny offertförfrågan från VAS gällande motortyperna RM6, RM8 och RM9, berättar han.

—Med våra mått mätt är detta ett stort och krävande åtagande med bland annat klausul om prisreduktion under löpande avtalstid och mycket korta genomloppstider.

Snäva gränser

—Jag sticker inte under stol med att det här är en utmaning för oss. Avtalet ställer höga krav på vår affärsmässighet och servicenivå.

En genomloppstid på tio dagar är, enligt Rolf, kortare än vad den civila marknaden i allmänhet kräver. Därför har man, efter överenskommelse med VAS, skapat en egen intern organisation för just denna verksamhet.

—Vi minimerar administrationen för att hålla tiderna nere och har lagt upp ett eget datasystem för orderregistrering, kontroll av leveranstider och fakturaunderlag. I dag omfattar avtalet ett 50-tal objekt, med ett totalt flöde på mer än 2000 stycken underhållsåtgärder per år. Och vi ansvarar även för det tekniska stöd underhållet kräver.

VAS ombesörjer alla transporter av material till och från verkstaden och levererar varje objekt med noggrant preciserade beställningar.

Snäppet vassare

De som arbetar med underhåll av



Fullständig översyn av alla enheter plus eventuella reparationer gör Patrik Götmar AV34 på den här kabelslen till Vigenmotor RM8.

motorEL finns idag samlade inom ELSYSTEM. Två personer har flyttat dit från AV20 och tre-fyra man finns där tidigare. Inalles är sju personer engagerade i verksamheten.

—Den här utmaningen blir samtidigt en sporre för oss alla. De speciella krav och kommersiella villkor som avtalet innehåller, gör att det har stora likheter med rent civil verksamhet, säger Rolf.

—Vi är på väg in i liknande avtal

även på den militära sidan, vilket visar att vi i framtiden kan räkna med fler utmaningar av detta slag. Men genom att öka effektiviteten ett snäpp över lag, det vill säga hos oss själva, och genom att samtliga inblandade ställer upp räknar vi med att klara de nya kraven, avslutar han.

Anne Allard

Adresser

AM Inköp, ring 1828

Den nya interna telefonkatalogen har fortfarande sina brister. Bland annat saknas Birgitta Stolpe på avdelning MÅTEKNIK i Arboga. Hon ansvarar för inköp av utrustning under adress AM05 och sitter i byggnad 43. Birgitta har telefon 1828.

...

Rätt adress för Personal, Avionik

PÅ AVIONIKS personalstab har en del flyttat, andra tillkommit och några har bara bytt adressbeteckningar. Så här skall det vara tills vidare:

AA72 Susanne Linde
AA84 Johan Ydreborg
AA86 Inger Larsson
AA87 Ivan Lundberg
AA88 SIF expedition
AA89 SF expedition

...

Ny adress för FFV AB

FFV AB har ny adress från årsskiftet. Den nya adressen är: FFV AB

Box 519
63107 Eskilstuna
Telefon: 016-155050
Telefax: 016-115648

...

Telefonnummer till Aerogrammet

I den nya telefonkatalogen har det blivit ett feltryck. Rätt telefonnummer till Aerogrammets redaktör Lennart Bladh skall vara 013-231560.

...

AA ska vara AS

I förra numret fick två nya sektioner vid SIMULATORTEKNIK fel beteckning av mig. De riktiga är AS70 SIMULATORTEKNIK och AS60 UTBILDNINGSTEKNIK. Jag ber så mycket om ursäkt. Det gick väl av gammal vana eftersom jag tecknar min egen förkortning...

AA



Kjell och Patrik tog hem "storvinster" på sina förslag

Spel och dobbel i all ära, men visst finns det rejäla vinster att hämta i det dagliga arbetet också. Det vet bland annat Kjell Nilsson och Patrik Götemar vid FFV AEROTECH i Arboga. I februari belönades de ordentligt för varsin idé, som de skickat in till förslagskommittén.

Kjell fick 22 200 kronor för idén till ett specialverktyg för riktning av antennfäste på flygplan 37 Viggen. Och Patrik fick 30 100 kronor för sitt förslag om reparation av hylsa till termoelement på motor RM9.

Inga märkvärdiga saker, säger de båda "vinnarna" om sina förslag. Men det gäller förstärkt att komma på idén. Och i de här fallen kan man med fog påstå att nöden har varit uppfinningarnas moder.

Kjell Nilsson kom till FFV AEROTECH redan 1948. Sedan dess har han i huvudsak jobbat inom området ANTENN/SERVO på det som idag är AVIONIKS avdelning VERKSTAD.

Det är inte första gången han får ersättning för ett förslag. Men efter så många år på samma jobb, blir man litet hemmablind, säger han. Därför har det gått några år sedan han senast fick en större penningssumma för ett förslag.

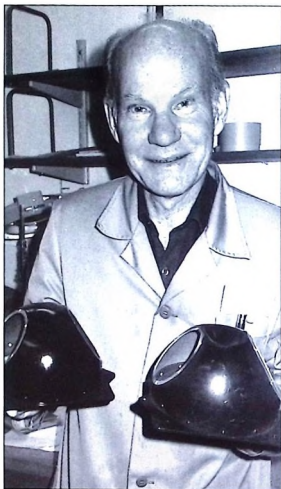
Akut brist

Den här gången var det ett akut problem som låg till grund för Kjells idé. Det var bristen på nya antennfästen som fick honom att fundera över, hur man skulle kunna laga de gamla. Dessutom kostar en ny kåpa 15 000 kronor i dag, och en reparation skulle alltså spara in en hel del kostnader också.

—Kåpan sitter längst bak på flygplanet, och det händer ibland att den blir tillknycklad om planet backar emot andra föremål vid markkörning. Det har till och med hänt att jag har fått in två kåpor, som har stött i varandra och skadorna att döma. Bucklorna har passat perfekt i varann, berättar Kjell.

Dyna och stans

Tidigare har han kasserat förståda



I skick som ny är antennfästet till vänster som Kjell Nilsson har riktat enligt sitt belönade förslag. Det andra fästet har en tydlig skada och visar hur kåpan kan se ut före reparation.

antennfästen. Det har rört sig om tre eller fyra per år. Men när reservdelarna började tryta gällde det att hitta en bättre lösning.

Kjell tillverkade dyna och stans i skilda modeller och försökte med hjälp av dem att pressa ut skadorna i en hydraulpress. Resultatet blev mycket lyckat och efter ytbehandling och målning av fästet godkändes reparationen.

—Första gången tog det mig väl en dag att göra jobbet. Men nu tar det inte mer än ett par timmar att räkta ett fäste. Tre stycken har jag "räddat" hittills med den här metoden, berättar han.

Samma problem

Patrik Götemar är betydligt "färskare" som anställd än Kjell. Han började som truckförare vid AVONIK 1985, men arbetar nu sedan tre år tillbaka på Kablageverksstaden vid sektion ELSYSTEM.



Små men dyra saker håller Patrik Götemar i handen. Ett termoelement med bränd givare och ett som han har reparerat med hjälp av en ny hylsa och en hel del fantasi.

Främför allt jobbar han med motorEL åt kunden VOLVO AERO SUPPORT i Arboga. Det handlar om elektronik som sitter på flygmotorer av typ RM6 i Draken, RM9 i SK60 och RM8 i Viggen.

Grundproblemet var i Patriks fall precis detsamma som för Kjell. Brist på reservdelar. I detta fall termoelement till motor RM9.

Experiment

—Det sitter tre sådana på varje motor och med temperaturgivare mäter de värmen i utblåset. Det handlar om höga temperaturer, vilket gör att givaren svetsas fast i hylsan, som sitter fästad i termoelementet, berättar Patrik.

Tidigare har han tvingats kassera ett 30-tal hela termoelement varje år på grund av förstörda givare. Och ett nytt kostar 2 500 kronor.

—I ett är funderade jag på hur man skulle kunna byta bara givaren

och slippa kassera hela termoelementet. Jag kunde experimentera litet med överblivna delar, som jag hade sparat efter tidigare reparationer.

Lyckat resultat

Efter att ha gått en kurs i hårdlösnings fick Patrik ny inspiration och började prova sig fram. Så småningom hittade han en metod att byta hylsa och givare på de i övrigt oskadade termoelementen. Och det visade sig fungera alldeles utmärkt.

—Det här är första gången jag lämnar in ett förslag. Själv hade jag inte väntat mig att det skulle ge mer än ett par tusenlappar. Så gissa om jag blev överraskad, när jag fick veta att idén var värd drygt 30 000 kronor. Inte dumt alls, tycker Patrik.