

Ledare om prestigeobjekt  
och basverksamhet

sid 2

En lathund värd guld  
vid godstransporter

sid 3

Flygplan installerar  
träffindikeringsystem

sid 6

Första serie-CDU:n  
levererad till Honeywell

sid 8

# AEROGRAMMET

INFORMATION TILL DE ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH AB - Nr 8 24 april 1992



## Den som gräver en grop...

Det vanliga vårbruket i åkerleran har bär ut. Lars Höök och Jan Cedvén på division Avionik har räknat ut att de det här året måste gräva en grop som mäter minst 20 x 12 x 5 meter.

Vad de tänker plantera i den, kan ni läsa mera om på mittuppslaget.



# Prestigeobjekt är till för att sälja, men berättar inte hela sanningen

När FFV AEROTECH AB presenterar sig utåt är det sällan basverksamheten som står i centrum. På utställningar, i annonser, vid föreläsningar och i tidningen får snarare spets teknik och speciella projekt spela huvudrollen.

Kanske måste man acceptera att reklamen, som det faktiskt kan handla om här, lever ett eget liv vid sidan av företagets verklighet.

Att 9 filmstjärnor av 10 använder en viss tvål är ju ett bättre säljargument för tillverkaren än det faktum att 9 människor av 10 tvättar sig. Eller hur? VD Jan Eiborn skrattar åt exemplet. Hur han än vänder och vrider på saken måste även han böja sig för argumentet.

—Jag är väl medveten om att förhållandena är sådana som du beskriver dem och har inte något enkelt recept på hur man kan förändra detta faktum.

## Inte bortglömda

—Att den betydelsefulla del av vår verksamhet som utgör grunden för företagets existens så sällan framhålls betyder inte att den är bortglömd, säger Jan, som ändå förstärker att den känslan kan finnas.

Det stora flertalet anställda arbetar i det tysta år efter år. Och i skuggan av "glamörösa" projekt frågar sig kanske någon ibland "varför blir inte mitt jobb



eller det jag kan och gör lika uppmärksammat?"

Med all rätt, anser Jan. De representerar företagets samlade erfarenhet och yrkes stolthet. Tillsammans bildar de FFV AEROTECHS stomme och är värda all uppskattning.

—Men säkert inser flertalet det omöjliga i att var och en uppmärksammas. Däremot kan vi ägna mer utrymme åt vår basverksamhet i Aerogrammet i framtiden.

## Prestige flaggas upp

Att samma problem finns i alla företag och branscher är inte någon ursäkt, men det förklarar åtminstone att det här är en verklighet som många tvingas leva med, säger Jan och gör några jämförelser.

—ABB, som jag känner

sedan tidigare, talar inte så högt om enkla standardprodukter som i stor mängd produceras i företagets verkstäder och utgör en väsentlig del av den totala faktureringen. Det är snarare robotar, snabbtåg och projekt i utlandet man flaggar med.

På samma sätt talar datakonsulter hellre om prestigepptdrag i sina annonser, än ordar om den dagliga verksamhet som är deras egentliga levebröd.

Sett ur den synvinkeln har udda uppdrag, spets teknik och speciella projekt en viktigt uppgift att fylla även för vår verksamhet, menar Jan.

## Ökad popularitet

—Det är bland annat med detta vi kan gå i bränschen för företag rykte som god leverantör, för att få nya order och för att rekrytera duktiga medarbetare.

Förra veckan redovisade Dagens Industri en undersökning som gjorts bland studerande på tekniska högskolor. I den har FFV AEROTECHS popularitet ökat det senaste året och företaget har i dag 24 plats på listan över företag där teknologerna helst väljer att arbeta.

## Projekten lockar

En orsak är, enligt Jan, de kontakter och den information som företagets personalplanerare har bedrivit på tekniska högskolor de senaste åren. En annan orsak är utan tvekan att vi arbetar med attraktiva projekt som lockar ungdomarna, säger han.

—Idag är FFV AEROTECH desutom ett av få företag som inte har varslat



# En lathund värd guld vid godstransporter

Alla har väl någon gång skickat paket inom Sverige eller till utlandet. Man går bara till posten och tar reda på hur det går till och vad det kostar.

Att skicka gods till och från FFV AEROTECH är inte lika enkelt. Hur många har inte drömt om en lathund, som talar om vad som gäller i varje enskilt fall?

Nu har drömmen blivit sann. Maj-Britt Danielsson och Iréne Johansson har tagit fram just en sådan hjälpredda för er.

—Behovet av en lathund har funnits länge och alla som kommer i kontakt med transporter har efterlyst något sådant, berättar Maj-Britt. Hon har själv arbetat med transportfrågor i många år och gör det även i dag på avdelning SYSTEMTEKNIK i Arboga.

Tillsammans med Iréne Johansson, tidigare inköpare vid FFV AEROTECH men numera egen företagare, började hon sammanställa detta snåriga område för snart ett år sedan. De lade fram ett förslag för ledningen, som nappade på idén och gav dem i uppdrag att ta fram ett transportkompendium.

## Kan anpassas

I mars var de klara, och transportkompendiet kan nu rekvireras för cirka 200 kronor från TEKNIKDOCUMENTATION, AX60. Tilläggs kostnader utgår i första hand för AVIONIK. Men, enligt Maj-Britt, går det att med ganska enkla medel ta fram även en upplaga anpassad till FLYGTEKNIK, om det finns intresse för detta inom



Med den här lathunden blir det enklare att klara hela hanteringen kring gods transporter inom och utanför Sveriges gränser, konstaterar Arnold Junflo och Maj-Britt Danielsson.

divisionen.

Enligt Arnold Junflo, FFV AEROTECHS ekonomichef, har detta område av olika skäl hamnat mellan stolarna.

Något entydigt ansvar för transportfrågor fanns inte tidigare, utan var och en försökte lösa dessa efter eget huvud.

—Men här finns en hel snårskog av problem, och därför måste vi ha kontroll över hela transportprocessen. Misstag kan kosta företaget både tid, pengar och dåliga relationer med exempelvis kunder, leverantörer och myndigheter.

Målet med lathunden är, enligt Arnold, att den skall ge svar på alla frågor så snart det handlar om transporter. Efter att ha sett resultatet, anser han att den fyller det kravet.

## Viktiga frågor

Maj-Britt ger ett exempel ur

innehållet. Vilket slag av gods skall vi skicka?

Gäller transporten farligt gods, krigsmateriel, berörs det av embargoer eller andra regelverk?

—I synnerhet vid transport av farligt gods är det mycket att tänka på. Varje transportsätt - flyg, väg, järnväg eller sjöväg - har egna regler.

Bland annat är checklistan med ja/nej-svar lång för farligt gods på flyg, och alla svar måste bli ja. Om inte returnerar flygbolaget godset till avsändaren för åtgärd.

—Det förklarar att handläggare som sköter transporter är så frågvisa, säger Maj-Britt, och det irriteringsmomentet får vi stå ut med. Risken är annars att gods blir försenat, vilket kan leda till betydligt allvarigare obehag.

## Enkelt och praktiskt

Kompendiet berör allt gods,

från kretskort till hela containertransporter, och alla transportsätt. Leverans- och betalningsvillkor finns förstås med. Likaså

uppgifter om transportförsäkringar, emballage, förtullning, export- och importkontroll, avtal, regelverk och instruktioner.

Den är upplagd som en lathund med en faktablad för den som vill tränga in på djupet. Den ger praktiska anvisningar om "hur vi gör", och under varje flik hänvisar den till kontaktpersoner för de som vill veta mer och få mer hjälp.

—Dessutom har vi tagit med praktiska hjälpmedel. Bland annat en översiktlig prisbild för transportalternativ inom Norden, Europa och världen i övrigt. Vi har också lagt in en omvandlingstabell för mått och vikter, eftersom vi vet

att den är bra att ha i olika sammanhang, säger Maj-Britt.

## Lagom är bäst

Hon och Iréne hade ytterligare en målsättning under arbetets gång. Att göra kompendiet begripligt och lätt att arbeta med.

—I en lathund får det varken stå för mycket eller för litet, men det är svårt att avväga vad som är tillräckligt, säger Maj-Britt.

Hon understryker att kompendiet aldrig blir färdigt. Lagar, regler och bestämmelser förändras ständigt, och därför kommer även innehållet att hela tiden förändras. Därför är ändringstjänsten viktig om den här lathunden skall bli ett bestående hjälpmedel och inte bara en "dagslända".

—Det är också viktigt att vi får reda på vettiga och genomförbara idéer från andra. Sådant som kanske

# HÄR PLANTERAS EN UN

Inom kort startar ett intensivt grävande på flygfältet i Arboga. Resultatet skall bli en antennmätplats för mätningar i full skala. Den enda i sitt slag i Sverige och med en konstruktion som gör den unik i världen.

Om två år kan man få se ett Vigen-flygplan i den 26 meter höga masten på fältet under pågående mätningar. Eller kanske en stridsvagn på ett vridbord i marknivå.

I april samlades några av de inblandade från FÖRSVARETS MATERIELVERK och division AVONIK för att ge projektet en värdig avstamp i ord och handling. Bland annat genom att ta de allra första spadtagen till det som skall bli en underjordisk hangar.

Ett inte alldeles riskfritt äventyr i den vårlösa och leriga åkern intill landningsbanan.

Snart kommer betydligt effektivare maskiner att ta vid och gräva sig ett 30-tal meter ner i marken.

## Mycket för pengarna

En av premiärgrävarna, Jan Kühne från FMV:TELEKOM5, är vice projektledare och ekonomiansvarig för FMVs räkning. Han arbetar till vardags på verkets nya kontor i Arboga.

—Flera saker gör vår anläggning unik jämfört med andra mätplatser i världen. Dels hangaren

under jord, dels den höj- och sänkbara masten och dessutom vridbordet på marken, säger han.

Vridbordet fanns inte med i de ursprungliga planerna, enligt Jan. Men kostnaden på ett par miljoner är rena "kaffepongarna" totalt sett och med tanke på vilka möjligheter det tillför anläggningen. Från att först ha varit tänkt enbart för militära flygplan, blir detta en antennmätplats för alla typer av militära farkoster.

## Vinst på sikt

Stora kostnader i projektet ligger på anläggningens mätinstrument och programvara. Men de totala utgifterna skall ställas mot alternativet att göra flygande mätningar. Om man jämför med kostnaden för en flygimme idag - och för en flygimme med JAS i framtiden - så menar Jan

Kühne att detta är väl användbara pengar.

—Flygande mätningar ger inte heller samma tillförlitlighet som mätningar i en fast anläggning. De kan inte upprepas, eftersom betingelserna aldrig är exakt lika vid två flygtillfällen. Den reproducerbarheten får vi nu med den nya antennmätplatsen, och det ger betydande tekniska och ekonomiska vinster på sikt.

## Utveckling väntar

Med sin släta markyta ger flygfältet en bra mätmiljö för radiovågor vid låga frekvenser; ända ned till 100 MegaHertz. Försvaret utnyttjar låga frekvenser både för flygradio, styrdata om flygning och även inom fartygsstrafiken för att ge några exempel.

—På flygplan 37 startar vi med mätningar på kommunikationsantenn och motmedelssystem om två år. Men det finns redan tankar på utbyggnad i framtiden för mätning av radarmåltäta.

Då är man inne på området telekrföring. Och sådana mätningar kan bland annat handla om att minimera det egna planet

synlighet på fiendtliga radar.

## Gott rykte

När regeringen för drygt två år sedan gav klartecken till en utbyggnad på fältet, sprack kommunens drömmar om en civil flygplats i större skala.

Christer Bardland på FLYGELEKTROBYRÅN och FMVs projektledare såg redan då svårigheter i att kombinera flygplats och mätplats. Det medför däremot inga hinder att utnyttja fältet för icke reguljär flygtrafik under den snöfria delen av året.

—Och även om Arboga inte får rykte om att ha en civil flygplats, så kommer antennmätplatsen att göra kommunen känd i vida kretsar, försäkrar Jan Kühne. Dessutom kommer anläggningen att skapa arbetstillfällen, och den kommer inte att kosta invånarna skattepengar på samma sätt som en civil flygplats skulle göra, säger han avslutningsvis.

Det kan kanske vara till någon tröst även för alla anhängare av ett "Arboga International".

## Bara ett fåtal anläggningar i världen

Den 25 februari under-tecknade FMV och FFV AEROTECH AB ett avtal om uppbyggnad av antennmätplats i Arboga. En beställning på 53 miljoner kronor.

Anläggningen klarar utprovning av apparater och system som använder radiovågor. Mätplatsen blir högt automatiserad och får kapacitet att hantera till exempel låga stridsflygplan och stridsvagnar.

På flygfältets norra del kommer två byggnader och

tva master att byggas med start i början av maj.

Masterna blir 32 meter höga och är försedda med vagnar som löper vertikalt längs sidorna. På dessa monteras antenner som sänder radiosignaler.

## Betonghus

Ett litet betonghus, som innehåller radiosändare, placeras intill en av masterna och på huset monteras ett antal parabolantennor.

Mitt på fältet, cirka 100 meter vid sidan av

landningsbanan, placeras en byggnad med underjordisk hangar. Den blir 20 meter lång, 12 meter bred och 5 meter djup. Taket, som löper på räls, kan öppnas med elmotorer. Mitt i hangaren placeras en hydrauldriven mast. På den monteras mätobjektet, som kan vara ett Vigen-flygplan.

## Klarar tio ton

Masten klarar 10 ton och kan hissa 26 meter över markytan. Med hjälp av ett vridbord kan flygplanet

ställas in i alla tänkbara positioner.

I anslutning till hangaren kommer det att finnas lokaler för mätinstrument, reservkraft med mera. Cirka 75 meter från den underjordiska hangaren placeras ett vridbord i marknivå. Där kan tunga fordon, till exempel en stridsvagn, placeras för utvärdering av antennenfunktioner.

## Fåtal

Den nya antennmätplatsen blir en av ett fåtal liknande



En, två och tre! Avonikchefen från Flygget Inköp, Sören Rasmussen.



# UNDERJORDISK HANGAR



ge: Bardvall svingar den tvåskäftade spaden med hjälp av ... ja vem? Jo, det är John Håbbert på FMV:Elektro3 som har hamnat litet i skymundan. I bejarklacken står Patricia Littorius  
Lars Häsk och Jan Cedevén från Avionik samt Jan Kålmén från FMV:Telekom5.



Tre veckor från offertförfrågan till leverans

# Flygplan installerar träffindikeringsystem

Tre veckor från offertförfrågan till leverans och godkännande. Det var snabba ryck när avdelning FLYGPLAN fick en förfrågan från FMV om att konstruera och installera ett träffindikeringsystem på HKP9.

Tidigare finns liknande system på stridsvagnar, men inte på någon helikopter, berättar Håkan Gustavsson, på avdelningens konstruktionsenhet.

—Vi fick i uppgift att konstruera och installera ett träffindikeringsystem.

Systemet fungerar som så att man från marken kan skjuta med ett laservapen. De prismet monterats på helikoptern ger såväl skytten som helikopterföraren indikation om skotten träffat.

—Via en dator för föraren vetskap om att helikoptern träffats och även skytten får reda på avstånd och träffpunkt. Har helikoptern träffats så avges kraftiga blixter från helikoptern, för att markera för andra helikopterförare att just denna helikopter är träffad.

Genom ett mycket gott arbete av såväl konstruktion

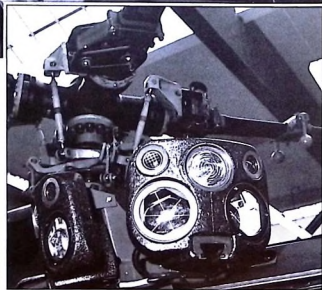


Jan Lindell, från konstruktion jämte Hans Pihl, Jocke Gladh och Inge Myrberg från flygplanverkstaden har alla sett till att konstruktion och installation av träffindikeringsystemet har skett på något av rekordtid. På tre veckor klarade man av offertförfrågan, konstruktion, installation och fick arbetet godkänt.

Det är genom dessa prismet som träffar indikeras. De två övre ger via en dator helikopterföraren information om att helikoptern är träffad. De två undre reflekterar "blåsten" till skytten. I mitten ovan finns en kraftig blixter som ger andra helikopter information om att just denna har blivit träffad.

som verkstad genomfördes jobbet på mycket kort tid. Att det var så bråttom berodde på att man ville ha med helikoptern på en större övning, berättar Håkan Gustavsson.

Avdelningen har fått mycket beröm av FMV att man klarade av jobbet på så kort tid. Inom loppet av tre veckor klarade man av offertförfrågan, konstruktion, installation och



## Boka in familjedagen i Arboga

Ta fram almanackan redan nu och boka den 20 september. Den söndagen öppnar FFV AEROTECH AB grindarna för en familjedag. Inbjudan gäller alla anställda vid AEROTECH stab, division AVIONIK, division JAS och TEST SYSTEMS AB. Naturligtvis omfattar den även närmaste familjen, och även pensionärer med make eller maka är välkomna.

Här skall inte avslöjas alltför mycket om vad programmet kommer att innehålla. Det får förbli hemligt ännu ett tag. Men en del trevliga överraskningar blir det säkert om planeringskommittén får

som den vill. Det vill säga Sölve Alvarsson, Catarina Östlund Julle och Kristina Wäber på division AVIONIK.

**Spara till auktionen**

Auktionen vill de däremot gärna att Aerogrammet berättar om redan nu.

Under ledning av auktionsförrättare Bastås kommer en hel del saker att klubbas ut. Både saker och ting som företaget bidrar med och sådant som de anställda samlar in.

### Välgörande ändamål

Sedan behållningen av auktionen har summerats kommer företaget att skjuta till lika mycket. Hela summan skall sedan skänkas

till välgörande ändamål.

Så håll detta i minnet när ni gör värdstämningen därhemma. Spara allt som ni tror kan vara av värde vid auktionen.

Det ni själva har tröttnat på, kan ju vara eftertraktat av någon annan. Och glöm inte att boka in söndagen den 20 september.

## Q för kvalitetschef

Ingemar Pettersson, som tidigare presenterats i Aerogrammet, har nu tillträtt tjänsten som kvalitetschef för FFV AEROTECH AB. Hans interna beteckning är Q med kontor i Arboga, byggnad 1, "gamla administrationen" nedre våningen.

Ingemar har telefon 0589-818 79 och han kan även nås på fax nummer



# Finska flygvapnet visar intresse för Apparats vinschestestutrustning

Sedan i höstas har avdelning APPARAT en ny testutrustning som klarar av att testa alla typer av vinschar. Då invigdes den nya testutrustningen för vinschar och lastkrokar.

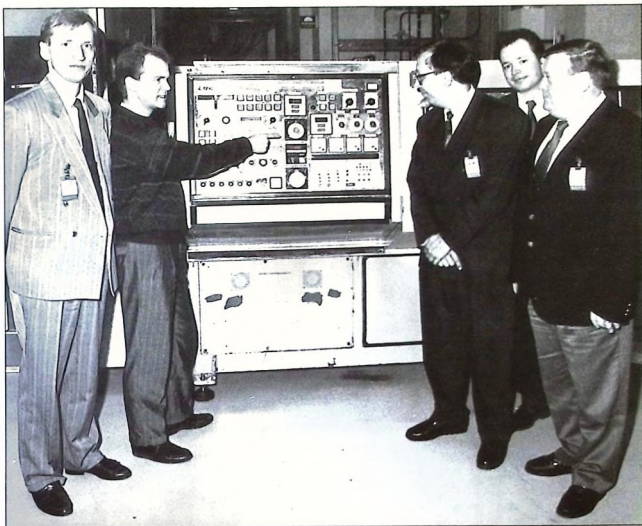
Ditills hade vinschar bara kunnat genomgå vissa begränsade prov. Med den tidigare testutrustningen har inte vinscherna kunnat testas med mer än två till tre meter lina utdragen. Det är långt ifrån verkliga förhållanden.

Nu har det blivit ändring på det. Den testutrustning som installerades i höstas klarar vinschar som har upp till 85 meters lina. Det är tio meter längre lina än vad flygvapnets nya räddningshelikopter, HKP10, har och mer än dubbelt så lång lina som tidigare räddningshelikopter haft.

## Flerårsavtal

Nu börjar avdelningens kunder få upp ögonen för den nya testutrustningen. I förra veckan var representanter från det finska flygvapnet på besök och studerade testutrustningen.

Peter Surin, försäljare på avdelningen och värd för besöket, hoppas att man under våren kan skriva ett flerårsavtal med det finska



I förra veckan besökte representanter från det finska flygvapnet avdelning Apparats för att studera avdelningens testutrustning för vinschar. På bilden syns fr v: Jukka Fransila, Steve Karlsson, Hannu Lassila, Peter Surin och Aarno Saramäki.

flygvapnet. För gästerna var mycket intresserade av att utnyttja våra resurser, berättar Peter Surin. Alternativet för det finska flygvapnet är att sända sina vinschar till den amerikanska tillverkaren, BREEZE.

## Service station

—Nu när vi är en service station för BREEZE kommer vi att få fler kunder, tror Peter Surin.

Avdelning APPARATS vinschestestutrustning är unik i Europa, enligt uppgift är det den enda testutrustning som klarar av att testa vinschar med fullt utdragna linor.

Det var genom FFV ORDNANCES representant i Singapore vi kom i kontakt med tillverkaren av denna testutrustning, berättar Steve Karlsson, som arbetar med vinschar och lastkrokar inom avdelning APPARAT. Det är ett litet singaporiskt företag, HYDROTRONICS, som

konstruerat och tillverkat denna testutrustning.

## Stora krav

De första kontakterna med HYDROTRONICS togs för över tre år sedan. Efter dessa skrevs en kravspecifikation. Avdelning APPARAT ställde stora krav på utrustningen; den ska vara steglös, klara

# FFV Fritid upphör men återuppstår i Celsius Fritid

FFV koncernens splittring och återansamling i CELSIUS-koncernen påverkar också mer eller mindre vår idrottsliga verksamhet.

Under första halvåret 1992 ligger vi lågt med olika koncernmästerskap. Under hösten räknar vi med att kunna vara igång igen, med

både nya och gamla tävlande.

FFV Fritid upphörde den fjärde april, men ersätts av CELSIUS Fritid, som bildades vid ett årsmöte i Växjö den 24 mars.

I CELSIUS Fritid ingår i stort sett alla gamla FFV-föreningar. Nytt blod

tillföres genom de för oss nya enheterna, KOCKUMS, KARLSKRONAVARVET, Göteborgsvarven med flera. Flera och nya deltagare i koncernmästerskapen och kanske också nya grenar. En intressant framtid får våra tävlande motionärer.

CELSIUS Fritids styrelse

utgöres av representanter från olika affärsgrupper inom koncernen.

Linköping bidrar med Göran Lang i styrelsen och Sven-Olof Eriksson som styrelsesuppleant. Arboga har Eric Ganell i styrelsen och Knut Andersson i tävlingskommittén.

Hur det blir med FCIF-deltagandet efter den första juli i år är ännu inte klart. Nämnas kan att Göran Bengtsson, KARLSKRONAVARVET, styrelsemedlem i CELSIUS Fritid är adjungerad styrelsemedlem i FCIF.



# Första serie-CDU levererad till FMV och Honeywell



För ett och ett halvt år sedan fick avdelning APPARAT inom division FLYGTEKNIK en order, från HONEYWELL MILITARY AVIONICS DIVISION i Florida, USA, på att utveckla och tillverka en CDU (Control and Display Unit).

En strategiskt mycket värdefull order, förklarade Tommy Andersson, på APPARAT S försäljningsavdelning, tillika projektledare, när beskedet om ordern kom.

Nu har avdelningen påbörjat serieleveransen, något tidigare än beräknat. En leverans som fick mycket positivt gensvar. HONEYWELL var mäkta imponerade av avdelningens arbete.

I slutet av mars sändes de fyra första enheterna till HONEYWELL. Dessa enheter ska HONEYWELL använda till systemtest innan de levereras

till kund.

HONEYWELL tillverkar ett lasergyrobestyckat tröghetsnavigeringssystem för landnavigering, lägesbestämning och inriktning mot mål, Modular Azimuth Position System (MAPS). Systemet kan användas i ett flertal applikationer i olika typer av fordon.

## Kontrakt med FMV

HONEYWELL har tidigare sålt systemet bland annat till den amerikanska och den kanadensiska armén.

*Det är vi som utvecklat och producerat CDU. Från vänster Arne Eriksson, Max Fredriksson, Anders Karlsson, Basse Johansson, Per-Olof Ehrnroth, Johan Malm och projektledaren Tommy Andersson. På bilden saknas Ake Reinholdt. Det här gången har alla anledning att sträcka armarna i luften och vara nöjda. Ett telefax från Honeywell ger den och deras arbete mycket beröm. CDU, ja det är den som Tommy Andersson håller i sina händer.*

I juni 1990 fick HONEYWELL ett kontrakt med svenska försvaret och FMV. Ett strategiskt viktigt kontrakt för HONEYWELL.

MAPS-systemet, eller Pos-2 som det benämns inom svenska armén, består i huvudsak av en gyroenhet, en hastighetsgivare, samt den styr-, kontroll- och presentationsenhet, Control Display Unit, som avdelning APPARAT tillverkar.

## Målmådet arbete

Tommy Andersson är även han nöjd med det arbete

avdelningen uträttat. Att vi lyckats så bra beror på ett engagerat och målmådet arbete av alla som deltar i projektet.

Ett bevis för detta fick Tommy i början av april då ett telefax kom från HONEYWELL i Florida.

## Erkännande fax

I telefaxet skriver HONEYWELL projektledare och ansvariga för CDU och POS 2:

"HONEYWELL POS 2-team vill framföra vårt hjärtliga tack för ett väl utfört arbete. Den andra

april levererades till oss de fyra första CDU enheterna. En leverans som skedde före avtalad leveranstidpunkt. Vi vill gratulera dig och dina medarbetare för att ni levererat en kvalitetsprodukt tidigare än beräknat, och detta trots att ni in i det sista fått införa, på kundens begäran, ett flertal ändringar. Ett utmärkt arbete hjälper oss att säkerställa vår leverans senare denna månad."

Det är alltid lika trevligt att få ett erkännande att vi gjort ett bra arbete, konstaterar Tommy