

Måste man alltid vara  
så förtvivlat seriös?

sld 2

RIS värt rosor för  
effektivare bevakning

sld 3

Så går det till att göra  
Aerogrammet

Mitten

Nu återstår lokala  
löneförhandlingar

sld 8

# AEROGRAMMET

INFORMATION TILL DE ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH AB - Nr 11 - 7 juni 1992

## Gripen av grace, kraft, snabbhet och smidighet



Ingen kan låta bli att se upp till ett fenomen av grace, kraft, snabbhet och smidighet. Inte heller Jan "Pinnen" Jonsson, Hans Ahlinder och Jan Eiborn. Vad de tittar på med så beundrande blickar får ni veta på  
**sid 7-8**



## HÄRRE KAN ALLETT VARA SÅ KORRUPTA SERIÖS?

För att skriva ledaren i *Aerogrammet* brukar Anne vanligtvis intervjua mig under någon halvtimme. Tillsammans hittar vi alltid något aktuellt ämne, som jag kommenterar. Efter att Anne har skrivit artikeln gör jag en snabb korrekturläsning, och jag tycker att det är ett ganska rationellt arbetssätt. Den här gången fick jag emellertid problem. Jag kunde inte hitta på något seriöst ämne, och det var då jag fick rubriken i tankarna.

Svaret ger jag själv. Självklart skall man inte alltid vara seriös. Den, som inte kan lätta upp stämningen med ett skratt, förtjänar inte heller att tas på allvar i andra sammanhang.

Jag hade en gång en chef som ägde en fin egenskap. När det var som allra jä—ast, sent på kvällen, projektet drogs med stora förluster, VD:n flåsade i hasorna på oss och regnet stod som spön i backen - då, just då kunde han avbryta med en rolig historia, föreslå en paus för att gå och dricka en öl eller något annat. Just den egenskapen gillade jag hos honom.

När jag skriver detta är det måndag morgon. Det har varit en fantastisk helg. Jag har fått hem min dotter från en halvårslång utlandsresa. Solen strålar utanför fönstret. Jag har haft resultatgenomgångar med samtliga divisioner och dotterbolag, och allt ser bra ut. FAS-förhandlingarna verkar gå vägen. Livet kan faktiskt inte vara så mycket bättre, och jag är på ett strålande humör. Och det är egentligen det, som jag vill förmedla med den här ledaren.





Säkerhet och bevakning

# RIS värt rosor för effektivare bevakning

Den senaste tiden har streckkoder klistrats upp på många ställen inom FFV AEROTECH i Arboga. Säkerhetschef Hans-Olof Blomqvist har tillsammans med personalen från SECURITAS gjort arbetet. Streckkoderna är en viktig faktor i SECURITAS rondinformationssystem - RIS - som från mitten av juni ersätter de gamla bevakningsrutinerna.

Övergången för den nytan med sig, att en total analys av säkerhetsfrågorna inom AVIONIK och FFV AEROTECHS staber har genomförts. Samtliga chefer har lämnat uppgifter om var de behöver tillsyn och av vilken omfattning den skall vara.

Resultatet har blivit en total plan över den bevakning som SECURITAS utför inom FFV AEROTECH.

## Från penna till dator

I RIS ingår persondator, kodläsare, streckkoder, rapportkort, datatömsall och programvara. Streckkoderna, som nu sitter på olika platser och objekt inom företaget, anger typen av insats och ger underlag för rapportering.

Med kodpennan läser vaktens snabbt av märkena och kan direkt efter rondens ta ut en rapport på skrivare.

Kodläsaren har utrymme för information från cirka 1000 märken. Efter arbetspassets slut överför vak-

ten informationen till datorn genom att sätta ner läsaren i ett datatömsall.

## Färgerna styr

De märken vaktens läser av har olika färgkoder. Varje bevakningsadress har två vita rondmärken, ett för starten och ett för slutet på ronden. Det gula zonsmärket anger adress, alltså var något eventuellt har inträffat. Riskmärket är rött och fungerar som varningssignal. Här kan något speciellt inträffa, och vaktens läser av märket om risken utlöses. Grönt tillsynsmärke anger uttalat behov av tillsyn, till exempel kontroll av temperaturen i ett datarum. Vaktens läser alltid av dessa märken när de ingår i en rond.

Ett blått servicemärke anger ett speciellt uppdrag för vaktens, till exempel att starta en kompressor.

## Enklare och säkrare

Till sin hjälp har vaktens



Desa herrar ser en rad fördelar med det nya rondinformationssystemet RIS, som tas i bruk den 15 juni på FFV Aerotech i Arboga. Fr v säkerhetschef Hans-Olof Blomqvist, Ulf Ströberg chef för Securitas i Västmanland, Per-Olof Boberg och Sune Länbrink som båda arbetar med bevakning i Arboga.

nar vikten av att berörda enheter snabbt meddelar om ett streckkodsmerke blir skadat.

—Skada kan göra koden oläslig, och då är inte heller bevakningsuppdraget till någon nytta. Så anmäl omedelbart till Vaktens om ett

märke är skadat.

Han uppmanar även ansvariga chefer att till honom meddela varje förändring och omflyttning som berör bevakningen.

Text och Foto:  
Anne Allard



Med kodpennan läser Per-Olof Boberg av streckkoden på dörrposten till JAS revir i Arboga.

Enligt Ulf Ströberg, chef för SECURITAS avdelning i Västmanland, förenklas vaktens bevakningsuppgift betydligt med RIS. Datoren övertar det mesta av rapportskrivande. Systemet ökar säkerheten och ger dessutom en bättre avrapportering till kunden, som i detta fall är FFV AEROTECH.

—Det blir även enklare att införa tillfällig extra bevakning, när så krävs. Och det är lätt att avläsa den totala tid vi lägger ner på sådana tjänster som ligger utanför det gällande avtalet, säger han.

## Anmäl skada

Hans-Olof Blomqvist beto-



Om något oväntat händer eller om vaktens tillgreper egna åtgärder, läser han i detta med hjälp av sin rapportering.

# Så går det till att gö

Hur går det till att göra Aerogrammet?

I redaktionsrutan står namn på redaktörer och att tidningens görs med Macintosh-datorer, sidbrytningsprogram och att den sätts på en viss sorts sätterdator.

Vad innebär då det? Jo, produktionstekniskt ligger Aerogrammet långt framme, på teknikens framkant. De led i produktionen som går att ta bort har tagits bort. Men låt oss börja från början.

Anne Allard, en av tidningens redaktörer är på väg ut på uppdrag...



1. Med pennan i högsta hugg möter Anne sitt intervjuoffer. Det gäller att anteckna rätt så det inte blir några missförstånd.



2. Tillbaka på redaktionen skall artikeln skrivas ut, korrekturläsas och intervjuoffret skall godkänna alstret.



3. Så gäller det att välja bilder, bildtexter och komma på en som lockar till läsning. Bilderna per post till Linköping. Lennarts datorer är sammanlänkade till alla texter och övrig information skickas via datornätet.

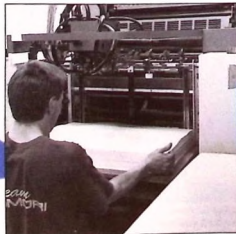


10. Mikael Roth arbetar i tryckeriet. Här sätter han in de färdiga plåtarna i tryckpressen. På bilden nedan (11) fylls papperet på.



8. Bo Ljungkvist tar hand om för varje sida och varje tecken dem - fyra och fyra - in på tryckplåtarna.

9. Av Bos färdiga montage Dahl (t v) tryckplåtar.



12. Första provtrycket är framme. Nu kontrollerar Mikael att färgerna stämmer. Ligger de fel skall de justeras. Han kontrollerar även att det är jämnt och rätt svärta.





# ra AEROGRAMMET



skriver  
lig rubrik  
ssänder  
mes och  
plade så  
tion kan



4. I Linköping sitter Lennart och gör lay-out. Bilderna har tryckeriet skannat in i datorn. Annes texter kommer via datanätet. På skärmen har Lennart föra numrets första-sida. Nu skall text och bilder pusslas ihop till färdiga sidor. Aerogrammet utnyttjar tekniska hjälpmedel så att tidningens sidor kan utformas med hjälp av datorn. När det är gjort är det dags att föra över all information till en löstagbar hårddisk och åka till tryckeriets sätteriet.



5. På sätteriet går Lennart igenom tidningen tillsammans med Marcus Thorell och visar på färgdelning...



filmerna -  
och mon-  
tt - de passar

Maria



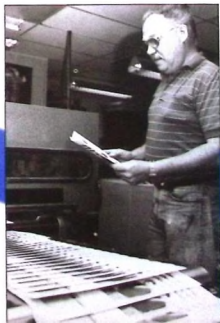
6. (t h) ... Så tar Marcus vid. I och med att hela tidningen görs klar med hjälp av dator så kan Marcus skriva ut tidningen direkt till en negativ film, som används för att göra tryckplåtar. Det traditionella sätteriets funktioner har bortrationaliserats när Aerogrammet görs med dator.



7. Marcus och Lennart kontrollerar att filmerna ser ut så som tänkt. Sen är det dags att lämna filmerna till reproavdelningen...



13-14. Efter tryckning sker efterbearbetning. Tidningen skall fällas och skäras för att slutligen häftas. Karl-Olov Danielsson sköter de avslutande momenten.



15. Till slut kan Karl-Olov granska ett exemplar. Nu återstår bara distribution innan tidningen når läsekretsen.



## Underhållsdag

# Gripen gjorde öronbedöv

JAS 39 underhållsdag på Skaraborgs flygflottilj blev mycket lyckad i flera avseenden. FFV AEROTECHS roll i projektet var huvudtemat för dagen, och Industrigruppen JAS kunde ge media en positiv totalbild av dagsläget. En rörlig klargöring av AJ37 Viggen på vägbas var en nyttig upplevelse. Och alltsammans inramades av ett strålande väder.

Men det allt överskuggande var ändå Lars Rådeströms premiärlandning på F7 och uppvisningen med JAS 39. En solklar höjdpunkt denna vackra dag i maj.

Under förmiddagspasset förklarade överste Stig Abrahamsson, chef för Skaraborgs flygflottilj, att han är mycket nöjd med beslutet 1989 att göra F7 till flygvapnets första JAS-flottilj.

—Vår uppgift är att vara centrum för förarutbildning och teknikkurser under lång tid framöver. Hit kommer alla flygförare och tekniker för att genomgå omskolning och vidareutbildning.

## Total anpassning

När beslutet togs började förberedelserna vid F7.

Personalbehovet har fyllts på med bred marginal. Yngre förare går instruktörskurser på Ljungbyhed. Högskoletekniker har rekryterats både till flottiljen och till det nya versionskontoret i Linköping. Simulatorhus, hangarer, tekniska verkstäder och personalutrymmen skall byggas. Kort sagt anpassas hela flottiljen till att bli ett stöd för de två Gripendivisioner som förläggs till Sätenäs.

## Till F7 nästa höst

Bortsett från snabbvisiten på JAS-dagen, dröjer det ännu



något år innan flygplan 39 Gripen kommer till F7 för att stanna. Enligt Ulf Sveding på flygstaben levereras första serieflygplanet till Sätenäs i oktober nästa år. Då börjar TU-personalen sin inflygningsperiod. TU JAS är beteckningen för den tekniska utprovningen-

heten med Jan "Pinnen" Jonsson som chef.

Den arbetar sedan 1987 som taktikkonsult vid studier, konstruktion, utveckling, simuleringar, flygprov och utvärdering av JAS 39 Gripen, berättade han. Enheten är utlokaliserad till FMV:PROV i Linköping fram till oktober 1993, då verksamheten överförs till F7. Två år senare startar där den första instruktörskursen för åtta Gripenpiloter.

## Drar ner kostnader

Lars Campner gav en detaljerad bild av FFV AEROTECHS medverkan till att JAS 39 Gripen blir ett flygsystem med låga underhållskostnader.

—Underhållsaspekterna har varit med från början av konstruktionen på ett helt annat sätt än för tidigare svenska flygplanstyper, berättade han.

De inbyggda testen är omfattande och betydligt kraftfullare än i flygplan 37. Funktionsövervakning pågår kontinuerligt och analyseras direkt i planet. Den omfattande registreringen utvärderas efter flygning, vilket ger snabb felanalys och underlättar felsökningen.

—Tillsammans med till-

förlitligheten hos den ingående moderna elektroniken



Lars Campner, ansvarig för JAS-projektet vid FFV Aerotech, var nöjd med underhållsdagen och med det flygande inlägget i programmet. Foto: Anne Allard



Trots ett testutrustning som övervikt var Lars Rådeström imponerad över planets dragkraft. Det var litet varmt under flygningen från Linköping, men i övrigt var han nöjd med Gripen flyggenkap.



# ande reklam för sig själv



Rolf Holmer gav en kort presentation av FFV Aerotechns roll i utvecklingen av bombkapel 39 till JAS, som han här har tagit i "besittning".

ger detta en hög tillgänglighet och låga underhållskostnader.

## Bättre än väntat

Hans Ahlinder, VD för IG JAS, var i stort sett nöjd med utvecklingsläget. Han utpekade också att Lars Rådeströms uppvisning är helt bästa beviset på att projektet har hunnit en god bit på vägen mot målet. De fyra provflygplanen har gjort 2360 pass. Till det kommer flygplan 37 för test av radar- och presentationssystem.

Första serieplanet, som benämns 39.101, genomgår nu funktionsprov och kommer att flyga redan i höst.

Flygproven visar hitills goda marginaler över lag, och prestanda överträffar specifikationen. Några tekniskt komplicerade problem ser vi inte, berättade han. En successiv utveckling av det omtalade styrsystemet pågår, och inom kort införs den version som skall ingå i första serieflygplanet.

## APU-problem

Svårigheten i dag är att hålla

leveransiderna. Störningar i provflygningen beror i de flesta fall på att APU-systemet inte fungerar som det skall. APU är det gasturbin-drivna hjälpkraftsystem som förser planet med luft, el och bränsle på marken.

Detta är, enligt Hans Ahlinder, det klart lysande problemet för närvarande. APU klarar inte de tidskrav som gäller översyn, och systemet kommer i princip att vara helt förnyat till serieleveransen.

Hans Krüger, chef för militära motorer vid Volvo

FLYGMOTOR, berättade att huvuddelen av tyarbena på RM12-motorn är avslutade. Markprogrammet har till drygt 30 procent verifierats med flygprov, som kommer att klaras av i sin helhet under året. Den första seriemotorn leverades i slutet av mars.

## Stadigt och lättlandat

Slutligen talade Arne Lindholm, chefprovflygare för JAS, om flygplanet sett ur förarens synvinkel. Saab har sju provflygare och FMV har tre. Dessutom har två finska

förare flugit Gripen - men de flyger nog inte mer, antog han.

—Motorn fungerar bra ur förarens synvinkel. Flygplanet känns stadigt och stabilt under flygning. Det är lättlandat och ligger spikrakt på mitlinjen, även vid maxbroms som ger en bromssträcka på 600-650 meter.

På frågan vad han anser om den nya stridsdräkten, svarade Arne Lindholm att förarna helt och hållet tror på dess kvaliteter.

Text: Anne Allard  
Foto: Stefan Bratt, NWT



## Konstförening på besök i Paris

En aktiv och engagerad konstförening, med duglig styrelse. Det är ingen överdrift att göra den beskrivningen av konstföreningen i Malmén.

Studiecirkel, konstresor till när och fjärran - och ofta står på programmet. De senaste åren har Skagern och Amsterdam stått på programmet, för att nämna de mer fjärran belägna resmålen.

I vår bar det iväg till Paris, med Musée D'Orsay som huvudattraktion; museet för 1800-talskonst och andra sköna ting från förra seklet.

Tidigt en lördagsmorgon lastades bussen full med förväntansfyllda resenärer. Ett dygn senare skymtades Paris horisont. Stadsrundtur, Versailles och Musée D'Orsay var några programpunkter.

Musée D'Orsay är sedan några år tillbaka en av Paris stora attraktioner. I den jättelika f d järnvägsstationen har impressionistmålningarna fått en ännu vackrare inramning och ljus än vad de hade på Musée de Jeu de Paume.

På musset finns det mesta av intresse med anknytning till 1800-talets konst och kultur. Den dag som resedeltagarna tillbringade gav mest en förmak; det tar dagar att se, uppleva och ta till sig alla intryck - varför Parisresorna borde bli årligen återkommande (!).



Ett besök på Louvren är även det ett måste för Parisresenären; välj ut någon avdelning eller några verk till besikning. Venus från Milo, som illustrerar denna artikeln, är av museets 400000 verk och definitivt ett man måste se.

Paris gör man inte på en resa, alla museer, historiska platser, monument, för att inte glömma maten, kräver återbesök. Den väl genomförda reskonferensen, med Sonja Claserdy i spetsen, arrangerat för gärna upprepas om något är. Här är en som redan nu anmäler sitt deltagande.

LB

## Nu återstår lokala löneförhandlingar

Nu återstår de lokala löneförhandlingarna innan 1992 års löner är klara. I slutet av maj undertecknades det sista löneavtalet mellan ARBETSGIVARALLIANSEN Branschkommitté Affärsverksbolag och personalorganisationerna SIF, SALE, CF och SF. Nu skall lokala förhandlingar genomföras innan lönerna slutligen kan utbetalas.

Branschkommittén och personalorganisationerna har antagit förslaget till stabiliseringsavtal av den 20 december 1990 för perioden 1 januari 1991 - 31 mars 1993 som kollektivavtal.

AEROTECHS personalchef Åke Gustafsson hoppas att

de lokala förhandlingarna skall slutföras snarast, men någon löneökning till juni-lönen är inte att räkna med. Då måste de lokala förhandlingarna vara färdiga före pingst, och det schemat klarar vi inte av, säger Åke.

De avtal som underteck-

nats med personalorganisationerna är fyra olika avtal, berättar Åke. De överensstämmer alla med Rehnborgsavtalet, men lönepoten kommer att fördelas olika.

—I en del avtal prioriteras individuella lönetillägg, medan man i andra har lagt ut mer av löneökningen generellt.

—Mest troligt är att vi har slutfört förhandlingarna i augusti.

LB

## Aerogrammet efter pension

Är det slut med Aerogrammet den dag jag pensioneras? Den frågan har riktats några gånger till Aerogrammets redaktion.

Aerogrammet distribueras direkt på arbetsplatserna. Den kommer inte hem i brevlådan. Det skulle bli väldigt höga kostnader att ha en postdistribuerad tidning med den utgivningsfrekvens Aerogrammet har.

Aerogrammets föregångare, som utkom en gång i månaden, sändes hem till alla anställda och pensionärer. Det upphörde i och med förändringen av tidningarna.

Det främsta skälet till att upphöra med distribution av tidningen till pensionärer var svårigheten att hålla ett aktuellt adressregister. Det var ytterst få som meddelade adressändringar till tidningen, varför postens retur

till redaktionen med tidningar som ej nått sin mottagare växte sig allt större.

Självklart skall du, som går eller gått i pension, kunna få Aerogrammet även fortsättningsvis.

Skall du själv gå i pension snart så fyll i talongen nedan och sänd till Aerogrammets redaktion, eller slä en signal till redaktionen. Känner du någon pensionär som vill ha tidningen så lämna talongen till denne.

## Tack

Hjärtligt tack till mina arbetskamrater på AV40, samt till AVIONIK, FFV AEROTECH och SF IF 2152 för blommor och presenter vid min pensionsavgång den 30 april.

Sven-Olof Nordin, f d AV47

Ett HJÄRTLIGT TACK till arbetskamrater, chefer, förtag och fack för fantastisk uppvaktning och vackra pre-

senter, som kommit mig till del i samband med min pensionering.

Lars Gustafsson, f d AX95

Hjärtligt tack till arbetskamraterna vid FFV Aerotech, till företaget och till SF för vackra blommor och de fina presenter som jag fick när jag gick i pension.

Gunnar Karlsson, f d AR24

Ja tack, jag vill gärna ha Aerogrammet även efter min pensionering:

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

Sänd talongen till:

Aerogrammet, FFV AEROTECH, 581 82 Linköping