

Försiktig optimism kan
vi känna även i år
ledare, sid 2

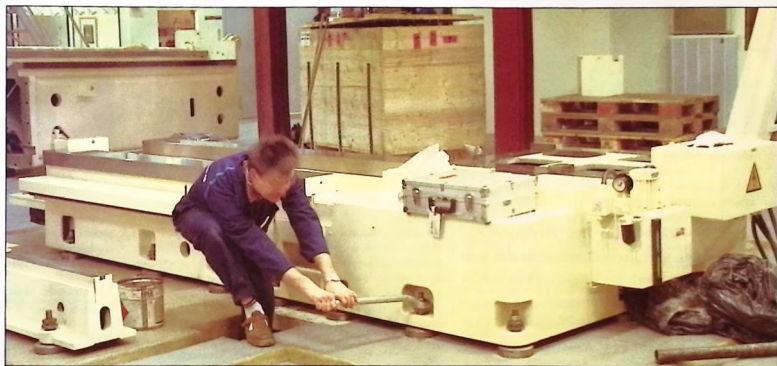
Stora förändringar inom
Försvarets Materielverk
sid 6-7

Vad är en aktie och vad finns det för skäl att investera
på börsen? Dessa frågor behandlar journalisten Bengt
Carlsson i sin andra artikel i serien om börs- och aktie-
frågor.
sid 4-5

AEROGRAMMET

INFORMATION TILL ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH, FFV TEST SYSTEMS, FFV AVIOCOMP - Nr 1 - 28 januari 1993

Tillverkning installerar nytt arborrverk



För att klara tillverkningen av strålkniven, till Elektra Instrument, har avdelning Tillverkning, vid division Flygteknik, investerat i ett sexaxligt NC-styrt arborrverk. På bilden ovan sker installation av det nya arborrverket.

sid 4

Nu väntar typbesiktning på Gripens motorbehållare

I början av februari sker typbesiktning av motorbehållaren till RM12 motorn. I närvaro av personal från FMV, Saab Military Aircraft, Volvo Flygmotor och FFV skall motorbehållaren testas för att kontrollera att den uppfyller kravspecifikationen.

På bilden här intill förbereds motorbehållaren för ett fallprov. Den skall släppas fritt från 30 cm höjd mot ett betonggolv.

sid 8





Försiktig optimism kan vi känna även i år

Ett nytt år väcker alltid nya förväntningar. Men visst känner vi litet till mans att det som nu händer i vårt samhälle lägger en viss sordin även på våra egna framtidsvisioner.

— Ändå ser den närmaste framtiden ganska optimistisk ut för FFV Aerotech, säger VD Jan Eiborn. Med en stark balansräkning och god lönsamhet står vi bättre rustade än många andra företag att möta detta år som präglas av lågkonjunkturen.

Början av 1990-talet har varit rikt på händelser som fått genomgripande effekter för vårt företag, konstaterar Jan. I sitt axplock nämner han att FFV fick en ny koncernchef, att FFV AEROTECH delades i två företag 1990. Under det året uppdagades även problem med våra åtaganden i JAS-projektet.

— Dessutom pågick separata förhandlingar om flygmotorunderhållet och bolagsbildningen. Ur dessa föddes i ena fallet VOLVO AERO SUPPORT och ASBY SERVICE och i det andra fallet FFV AEROTECH AB.

Den snabba händelseutvecklingen fortsatte under 1991 med att division GS överfördes till TELUB. På våren skrevs det sista kapitlet i FFVs historia, och koncernen införlivades i CELSIUS INDUSTRIER.

Inom Asby Industriområde inrättade sig de nybildade bolagen under året i den nya verklighet och till de nya krav som förändringarna innebar.

Något lugnare

— I motsats till de två tidigare åren blev 1992 ett år av konsolidering. Vi kunde gan-

ska skörta arbeta med att befästa och förstärka vår grund. Men det betyder inte att 1992 var ett händelsefattigt år, säger Jan.

— Lyckligtvis har vi ännu inte tvingats friställa personal, men vi har dock krympt antalet anställda. Dels med en mycket återhållsam rekrytering, dels med avtalspensionering både i Linköping och i Arboga. Sammanlagt har vi krympt vår personalstyrka med närmare 200 personer.

Nya avtal

I skuggan av allt detta finns det emellertid många ljuspunkter att hämta från förra årets facit, fortsätter Jan.

— IG JAS och FMV undertecknade ett nytt JAS-kontrakt för delserie 2, som samtidigt gav oss en säkrare kontroll över våra åtaganden. Bland de övriga avtal som tecknades 1992 vill jag också framhålla produktavtalet för robot och det förlängda huvudavtalet.

Naturligtvis kan Jan inte

heller se tillbaka på fjolåret utan att nämna den lyckade uppskjutningen av forsknings satelliten Freja.

Utecklad kompetens

Efter denna blick i backspeglarna vänder Jan uppmärksamheten mot det som nu ligger framför FFV AEROTECH.

— Det som närmast förestår är fortsatta diskussioner med FMV om ett nytt produktavtal även på apparatidan. Dessutom kommer FMV kvalitetsrevision här hos oss att intensifieras under året.

Bland de interna aktiviteter som kommer att bedrivas under året nämner han en fortsatt kompetensutveckling inför JAS-leveransen. Rationaliseringarna inom företaget kommer också att fortsätta. Sett ur dagens perspektiv kan han emellertid inte se någon omedelbar risk för friställningar under 1993.

— Vi kommer även att driva den pågående utvecklingen vidare från underhåll mot systemkompetens, bland

annat genom kompetensutveckling inom det område som kallas logistik.

Ljusnande visioner

Framtidsvisionerna för dotterbolagen TEST SYSTEMS och AVIOCOMP är också förhållandevis ljusa, enligt Jan.

— Under 1992 lyckades TEST SYSTEMS utomordentligt väl i sina ambitioner att bredda marknaden. Detta gav bolaget en mängd mindre beställningar, som kan bilda bas för en expansion och eventuellt också strukturfärlar.

Inom Aerotechfamiljen har AVIOCOMP det svåraste konkurrensläget i sin roll på den konjunkturlänkliga civila flygmarknaden.

— Med de investeringar som vi nu har gjort i bolaget, vågar vi ändå hoppas på att AVIOCOMP står väl rustat för en inbrytning på nya flygplantyper de närmaste åren, avslutar Jan.



FFV AvioComp tecknar kontrakt med SAS Airline och Air Niugini

FFV AvioComp i Linköping har tecknat ytterligare ett flygun-derhållsavtal i Skandinavi- en. Kontraktet som har tecknats med SAS Airline (fd Linjeflyg AB) omfattar ett komponentunderhållsprogram för deras Boeing 737 flotta.

FFV AvioComp har nyta- bilerade resurser för denna flygplan- typ och avtalet inne- bär ett genombrott på en hårt konkurrensutsatt Boeing 737-marknad.

FFV AvioComp, som se- dan tidigare är marknads- ledande på komponentunder- håll i Europa genom sina et- bilerade koncept för Fokker

F28, Fokker 50, Fokker 100, Saab 340 och ATR 42/72, har därigenom ytterligare be- fäst sin ställning. Det nya av- talet visar återigen på styrkan i vår affärsidé, att ta ett tota- lansvar för komponentun- derhållet och därmed ge flyg- bolagen ökade möjligheter att koncentrera sig på sina kärnaffärer, säger FFV AvioComps VD Jan-Ingvar Johansson.

FFV AvioComp har även förnyat sitt kontrakt med Air Niugini på Papua New Guinea. Kontraktet är värt cirka 35 miljoner kronor och kontraktet har förnyats i konkurrens med andra kvali- ficerade underhållsverkstäder och avser komponentunder- håll för flygplan Fokker F28. Kontraktet understryker det förtroende flygbolagen har för FFV AvioComps un- derhållstjänster, säger Jan- Ingvar Johansson.

Kvalitetsrevision vid Flygteknik



Nu har FMV:s kvalitetsrevision av division Flygteknik inlett. I tidigast för- rätta veckan kom ett tjugotal FMV:are till Flygteknik för att under tre dagar göra en kvalitetsrevision för att kontrollera att divisionen följer den kvalitetsstandard som är uppställd.

På bilden är det FMV:QFlyg chef Bertil Moberger som informerar såväl sina medarbetare som representanter för divisionen om uppläg- ningen av kvalitetsrevisionen.

Finske flygvapenchefen besökte Flygteknik

På dagen 53 år efter den svenska frivilliga flygkårens första in- sats i finska vinterkri- get avtäcktes ett min- nesmärke över F19 vid Flygvapenmuseet i Linköping.

Hösten 1939 anhölls Finland av Sovjetunionen. Stora styr- kor ryckte fram i Finland. De finska soldaterna kämpa- de tappert mot en till synes övermäktigt motståndare.

Händelserna gjorde djupt in- tryck på alla svenskar. Många anmälde sig till frivillig tjänstgöring för Finlands för- svar.

Snabbt organiserades ett frivilligt flygförband - som skulle få namnet F19 - med några jak- och några lätta bombflygplan av typerna J8 Gloster Gladiator och B4 Hawker Hart. Två flyg- plans typer välkända för alla gamla CVM:are. J8 Gloster Gladiator monterades vid då- varande CVM och B4 Hawker Hart licensstillverka- des vid dåvarande CVM. Med inalles tolv flygplan skulle svenskarna från luften försvara ett område motsva- rande 30 procent av Finlands yta.

Den 10 januari 1940 var förbandet på plats i finska Lappland. Två dagar senare



gjorde förbandet sin första insats i striderna. Den 12 ja- nuari blev således den dag då svenska flygare för första gången gick i strid...

Det är nu 53 år sedan. Minnet av F19 och dess in- sats kom att belysas för en större allmänhet i samband med att Svensk Flyghistorisk Förening gav ut boken "F19 en krönika" 1989, lagom till 50 års minnet.

Minnestavlor har satts upp i Veitsiluoto (F19 hu- vudbas), i Uleåbhus och Vaala (sydlinjen för F19 luft- försvarsområdet), flygmuseet i Vanda och Flygvapen- museet i Linköping. Flygstaben i Stockholm och

den finska flygstaben i Tikkakoski.

Alla minnestavlor har va- rit permanent uppsatta, ut- om den vid flygvapenmu- seum i Linköping. I närvaro av såväl den svenska som fi- nska flygvapenchefen avtäck- tes minnestavlan på sin per- manenta plats. Den sitter på en sten hämtad från strids- området.

Efter minnesceremonin på flygvapenmuseum besökte den finske flygvapenchefen, Genmij Heikki Nikunen, FFV Aerotech och division Flygteknik. Förutom en pre- sentation av företaget fick de finska gästerna se divisionens faciliteter inom TN-system.





Avdelning Tillverkning installerar nytt arborrverk

Tidigt i somras under tecknade division Flygteknik ett samarbetsavtal med ELEKTA INSTRUMENT. Avdelning TILLVERKNING vid divisionen ska tillverka och montera den så kallade "strålnkniven".

Divisionen har sedan några år tillbaka haft ett samarbete med ELEKTA för tillverkning av stereotaktiska instrument.

När ELEKTA ville ha ytterligare en leverantör av strålnkniven var det naturligt för oss att ta upp diskussionerna, förklarar Gert Lövgren, avdelning TILLVERKNINGS försäljningschef. Vad vi skrev under i somras var ett femårigt samarbetsavtal.

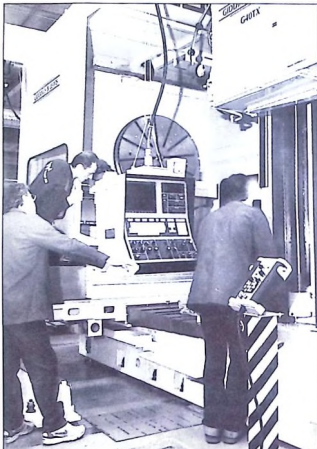
För att klara tillverkning-

en av strålnkniven har avdelning TILLVERKNING installerat i ett sexaxligt NC-styrt arborrverk.

Bilderna här intill, som är tagna under installationen av arborrverket, visar tydligt att arborrverket är både stort och rejält. Det kan ta gods som väger upp till elva ton på bordet, och det behövs för de största detaljerna till ELEKTAS strålnkniv väger drygt åtta ton. Hela strålnkniven väger monterat ungefär 20 ton.

I arborrverket kommer tillverkning att ske av de detaljer till strålnkniven som kräver störst precision. Om några veckor kommer de första bearbetningarna för strålnkniven att påbörjas i det nya arborrverket.

Inom avdelning TILLVERKNING är det Kai Hågård som är ansvarig projektledare för strålnkniven



Aktie ett s

En aktieägare kan ha många skäl till att köpa, äga eller sälja en aktie. Han eller hon kan till exempel vilja bli delägare i ett företag. Aktie betyder i princip andel, och aktieägaren äger alltså en eller flera andelar i företaget. För privatpersoner som köper aktier i ett börsbolag handlar det kanske inte först och främst om känslan av att äga en del av tillgångarna i bolaget. Men visst kan även ett litet delägarskap ge just känsla av deläggande.

Detta argument var mycket vanligt under 1980-talet. Anställda köpte aktier eller tecknade konvertibler – lån till företaget som under en bestämd period framåt kan bytas till aktier i bolaget. Men mycket av glädje med delägarskap och konvertibler försvann när börsen började falla för drygt tre år sedan, efter att ha stigit med få avbrott under hela 1980-talet.

Minst glada blev de som hade konvertibler eller aktier i bolag som gick omkull, eller i dag har ett börsvärde på bara en hundradel av vad de en gång hade. Värst är förstås läget för dem, som lånat pengar för att köpa konvertibler – det vill säga de som lånat pengarna vidare till fö-



er – delägarskap eller sätt att tjäna pengar?

retaget – och i dag bara har skulderna kvar.

Konvertibler ansågs vara något av en löneförmån under några år. Den som tecknade konvertibler kunde vid en senare tidpunkt byta dessa till aktier, som då hade stigit i värde. Så var det åtminstone tänkt.

Kursutveckling väsentlig

Därmed är vi inne på det andra skälet för att köpa aktier. Det är att dessa ska stiga så att de kan säljas med vinst. Detta är huvudskälet för många stora och små aktieköpare, som inte har några ambitioner att ha makt över företaget. Några av de största aktieägarna på världens börser är i princip enbart intresserade av så bra kursutveckling som möjligt. Det gäller alla fondförvaltare, det vill säga aktiefonder, försäkringsbolag, pensionsfonder och så vidare.

Viktigt med hög kurs

För ett börsnoterat bolag är det viktigt att hålla aktiekursen så hög som möjligt. Dels ger det bättre rykte och självkänsla. "Egövärdet" syns inte i någon redovisning men finns likväl både för ledningen, för de anställda och för ägarerna. Dels ger en hög aktiekurs företaget möjlighet att ta in mer pengar till det egna kapitalet. Detta kan behövas för att göra stora investeringar, köpa nya dotterbolag eller betala av skulder.

Aktier ges ut till nominellt värde. Det är det värde som står tryckt på aktiebrevet, även om själva brevet numera är ersatt av ett kon-
troutdrag.



Under goda tider betalas de flesta aktier långt över det nominella värdet. Ju högre aktiekurs ett bolag har i förhållande till sitt nominella värde, desto mer pengar går det att dra in i en nyemission. I en nyemission, det vill säga då bolaget säljer nya aktier för att dra in mer pengar, har som regel de gamla aktieägarna rätt att först säga om de vill vara med eller inte.

De är inte tvingade att teckna nya aktier, men ägarandelen för den som inte tecknar sjunker eftersom det totala antalet aktier (som ägs av andra) ökar.

Skydd mot uppköp

En hög aktiekurs skyddar också företaget från att bli uppköpt. Fortfarande är kurserna i många bolag på den svenska börsen högt nedpressade. Säkert finns det ett antal välkända företag som drabbas av att konkurrenter eller andra investerare sitter och räknar vilket pris de kan bjuda för hela bolaget.

Få, om ens någon, företagsledning vill bli uppköpt. Det kan betyda att de försvinner som börsnoterat bolag och istället blir ett anonymt dotterbolag i en större koncern (egövärdet finns, som sagt). Ett uppköp kan också betyda att bolag förändras totalt. Delar som köparen inte är intresserad av säljs vidare etc, men det behövs i andra sidan inte betyda så mycket alls.

Det bästa receptet mot uppköp är emellertid att hålla börskursen hög, eftersom det driver upp priset på företaget.

Del av profilen

När omvärlden – som medier, aktieanalytiker och exempelvis studenter – ska betygsätta företag, är det alltid bolag med hög värdering på börsen som kommer högst upp på listan.

Ett exempel är ABB, som är den mest eftertraktade arbetsgivaren för såväl nybakkade civilingenjörer som ekonomer. Från att ha varit trista Asea har den dynamis-

ke Percy Barnevik under 1980-talet gjort om hela bolaget, drivit upp börsvärdet markant och skapat en helt ny image kring ABB. Detta egentligen utan någon kraftigt förbättring av lönsamheten och trots att det handlar om ungefär samma produkter och marknader som tidigare. Hade inte börsvärderingen hängt med Barnevik och ABB, så hade varken han eller bolaget haft den status de har i dag.

Färre bolag på börsen

Den bästa "lösningen" för att få en hög värdering på börsen är att ha en bra lönsamhet. Det låter som världens största floskler, men blir nog bara allmän tanke under de kommande åren.

Efter ett lysande 1980-tal, då kurserna som mest hade 14-faldigats i snitt på Stockholmsbörsen, kom en kraftig baksmälla.

Med lågkonjunktur och finanskris föll börsen tre år i rad. I genomsnitt halverades aktiekurserna, men många företag är helt uttrickade ef-

tersom deras finanser inte höll.

Vändpunkten kom den 19 november klockan 14.28, då riksbanken meddelade att kursen på den svenska kronan släpps fri. Det betydde som bekant ett kraftigt kursfall för kronan, som nu har pågått i två månader. Lägre kronkurs betyder bättre möjligheter för exportföretagen att sälja och att tjäna pengar, och börsen tog därför några rejäla skutt uppåt.

Från till den 19 november hade börskurserna fallit med en fjärdedel under 1992. Nedgången hämtades in till årsskiftet, då börsen värderade de noterade bolagen till precis lika mycket som föregående årsskifte. Positiv ton igen.

Börsen reagerade snabbt och kraftigt trots att det kommer att ta lång tid innan vinstförbättringarna, till följd av kronfallet, blir verkliga. Innan dess ska resultatet för 1992 presenteras, och dessa kommer sannolikt att bli ännu sämre än väntat eftersom efterfrågan fortfarande är usel på de flesta marknader.

Även om det säkert kommer bakslag, är tonen på börsen positiv igen. Det råder nu inte alla tvekar. Många är och förblir borta. Om något är finns det kanske 130-140 noterade bolag på Stockholmsbörsen. I slutet av 1980-talet fanns det närmare dubbelt så många. Uppköp, finanskris och lågkonjunktur har rensat hårt – samtidigt som det har varit om ny bolag på väg till notering. Det betyder att intresset för nya, framför allt stora, börsbolag kommer att vara stort.



Stora förändringar inom FMV

Tuffa besparingsmål och ny organisation

Förändringens vindar blåser sedan länge inom Försvarets Materielverk.

I december fattade generaldirektör Per Borg beslut om en ny huvudstruktur för FMV. Huvudavdelningarna försvinner samtidigt som antalet avdelningar minskar från tjugioåtta till femton. Inom loppet av tre år skall verket dessutom reducera sin kostnadsnivå med 300 miljoner kronor per år.

— Organisationen förändras successivt fram till sommaren, och vi kommer att arbeta enligt vår nya huvudstruktur med början nästa budgetår, det vill säga från 1 juli i år, säger FMVs informationschefen Lars Wigert.

— De krav som ställs på FMV förändras ständigt dels som en följd av politiska och andra beslut, dels på grund av att den tekniska komplexiteten inom försvaret hela tiden ökar. För att vi skall kunna svara upp mot detta måste vi förändra även vårt eget sätt att arbeta, säger Lars Wigert.

En nivå mindre

Den nya organisationen innebär att FMV, med fokusering på uppdragsstyrning och produkter, nu skapar bättre förutsättningar för en ökad effektivitet. Samtidigt som en beslutsnivå försvinner och avdelningarna minskar i antal, kommer lagarbetet att intensifieras. Dessutom blir resultatansvaret tydligare och beslutsvägarna snabbare. Att placera inköparna ute på produktavdelningarna är ett exempel på hur man med större närhet kommer att

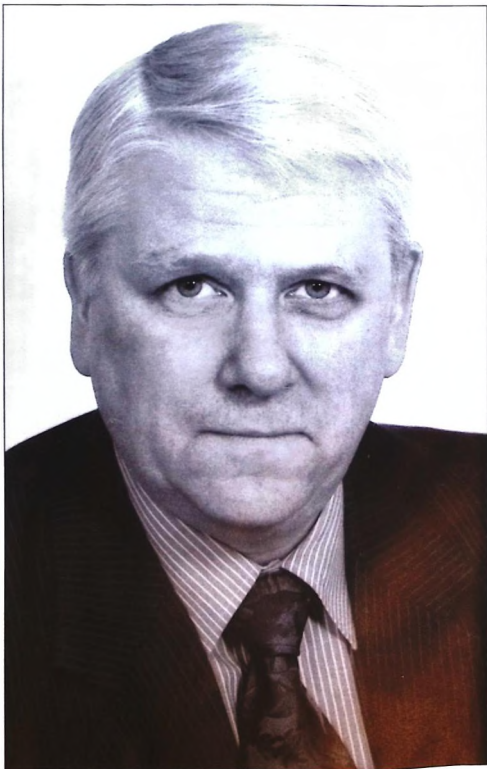
spara tid och öka affärsmässigheten totalt sett.

— Att vår verksamhet skall intäktfinansieras ger oss också en ytterligare ekonomisk drivkraft. I framtiden får vi betalt endast för det vi gjort, och inte för det vi planerar att göra. Alltså, ingen prestation – inga pengar.

Tuff rationalisering

FMV köper för närmare 15 miljarder kronor per år, en verksamhet som måste förvaltas professionellt inom ramen för en övergripande FMV-policy. Materielledningarna och produktavdelningarna får det gemensamma ansvaret för detta arbete med erforderligt specialstöd från den kommersiella avdelningen.

Med beslutet fattat om den nya huvudstrukturen går FMV nu in i nästa skede av omstruktureringen, som att



namnet Mål 96. Det innebär att det tuffa rationaliseringsprogrammet skall genomföras under de närmaste åren fram till budgetåret 1996/1997.

Besparingsprogram

Närmast skall varje avdelning till 31 mars redovisa för verksamheten hur de kan lösa dagens uppgifter även

om resurserna minskar med 35 procent. Med tanke på att det kan finnas nya kompetensområden som behöver förstärkas, vill ledningen även veta vart de skulle rikta en utvidgning med 10 procent.

Fram till sommaren kommer därefter konkreta program att utarbetas för varje avdelning med entydigt

identifierade och mätbara besparingar, som inte leder till lika stora eller större kostnader på andra håll inom försvaret. Det handlar alltså om att de 300 miljonerna skall bli en reell besparing.

Takten kan öka

För de FMV-anställda väntar alltså en tuff tid med stora förändringar i organisationen

samt hårda krav på kostnads-sänkning och effektivisering. En omfattande rationalisering, som även kan innebära uppsägningar på sikt.

— Parallellt med detta måste vi se till att den dagliga verksamheten rullar på och att arbetet fungerar smidigt mot våra uppdragsgivare, kunder och leverantörer, understryker Lars Wigert.

— Jag kan därför på rak arm inte se att det förändringsarbete som nu pågår inom FMV skulle få några direkta konsekvenser för vårt samarbete med FFV Aerotech. Möjligen kan det påskynda handläggningen av våra gemensamma ärenden, vilket väl endast kan ses som något positivt, avslutar han.

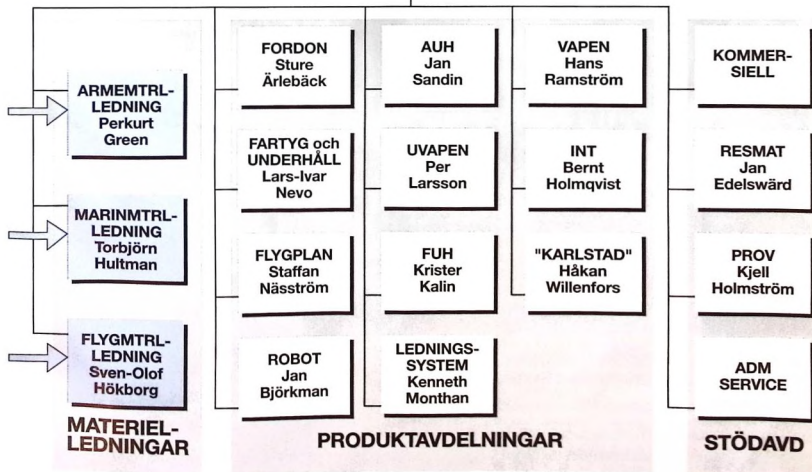
Anne Allard

Verksledning



Generaldirektör
Per Borg

Stab





Weapon Systems koncentreras till Karlskoga

Efter beslut i styrelsen för Bofors AB kommer en stor del av verksamheten inom division WEAPON SYSTEMS att koncentreras till Karlskoga. Det innebär att stora delar av verksamheten vid ZAKRISDALSVERKEN i Karlstad nu läggs ned. Endast 40 personer av nuvarande 530 kommer att bli kvar vid anläggningen.

Totalt beräknas strukturförändringen medföra att cirka 400 anställda varslas om uppsägning i Karlstad, medan ett 50-tal anställda i Karlskoga berörs. Tack vare möjligheten att pendla - res tiden är cirka 45 minuter - beräknas ett 90-tal anställda med olika nyckelbefattningar i Karlstad beredas möjlighet till fortsatt arbete i Karlskoga.

Bakgrunden till beslutet är att behovet - och därmed också beställningarna - av ammunition har minskat under senare tid. Utvecklingen mot en ökad användning av s k intelligent ammunition gör också att de totala ammunitionsbeställningarna framgent beräknas minska ytterligare. För närvarande har Bofors tillverkning av mekaniska ammunitionsdetaljer, som granathylsor och rändrör, både i Karlstad och Karlskoga. Produktionskapaciteten på de båda orterna har under senare tid bara utnyttjats till hälften.

För att medverka till att skapa ersättningsjobb vid ZAKRISDALSVERKEN satsar Bofors tio miljoner kronor i ett projekt som ska leda av bland andra landshövding Ingemar Eliasson, kommunstyrelsens ordförande Anders Knappe och Bofors VD Egon Linderoth.

JAS 39 Gripen's motorbehållare testas inför typbesiktning



Underhållsutrustning till JAS 39 Gripen har sedan 1984 konstruerats och tillverkats vid FFV Aerotech. Ett av de större objekten som för närvarande är under utprovning är motorbehållaren till RM12-motorn.

Motorbehållaren och övrig motorhanteringsutrustning har utformats och konstruerats vid avdelning FLYGTPLAN. Tillverkningen har skett vid avdelning TILLVERKNING.

I början av februari kommer personal från bl a FMV till division FLYGTEKNIK för att genomföra typbesiktning.

Vi har kontrollerat att motorbehållaren uppfyller kravspecifikationen, berättar Per Svensson, som svarar för framtagna av underhållsutrustning för bl a JAS 39

Gripen.

Inför typbesiktningen i början av februari har det skett ett antal utprovningar inom avdelningen för att kontrollera att emballaget uppfyller ställda krav. På bilden ovan är det lyftprov som sker.

Vi har även utfört fallprov, berättar Per Svensson. Motorbehållaren, med vikttriktig motorattrap, har i sin ena ända lyfts till en höjd, av

300 mm mellan hjul och golv. Behållaren har sedan fritt fallit mot golvet varvid

G-lasterna i X-, Y- och Z-led på motorn har registrerats.

Tack

Ett hjärtligt tack till chefer och arbetskamrater för den tid jag fått umgås med Er. Att starta och avsluta sin anställning genom direkt arbete är bara det en upplevelse.

Jag levde nog i villfarelsen att målen var bättre kända nu, än de var för drygt 35 år sedan, men f-n trot. Mellanperioden på 25 år hade jag som facklig företrädare förmånen att träffa både hög och låg. Nog borde det finnas en stund över för de "hög" att besöka arbetsplatserna för att på så sätt skaffa sig ytterligare grund till mål-sättning. De "låga" borde

ta chansen att peka på de svårigheter som ständigt uppstår, endera genom att man inte känner målsättningen eller genom att den är fel satt.

Jag tackar Er alla än en gång och önskar Er en bra framtid där ingen glömmar att utan bra verkstadsresurser blir det inga bra föreskrifter/program skrivna och vice versa.

God fortsättning på det nya året önskar

Erik Werner,
fd FCTF, SIF och AVSO

Nytt nummer till Åryd

Robotavdelningens verkstad, AR80, i småländska Åryd har fått nytt telefon- och telefax-nummer. Med en extra sjuva är numren numera följande:

Telefon 0470-77 20 00
Telefax 0470-77 20 70.