



**Struktureringsavtalet
koncernen inför
börsintroduktion**

sid 2



**Vad gör egentligen J-O
Hållberg i
telefonväxeln?**

sid 3



**Funktion och
prestanda det
primära**

sid 6-7

AEROGRAMMET

INFORMATION TILL ANSTÄLLDA VID FFV AEROTECH, FFV TEST SYSTEMS, FFV AVIOCOMP - Nr 4 - 15 mars 1993

Produktavtal avseende optik/optronik

Avdelning FÖRSVARSELEKTRONIK har för FFV AEROTECHS räkning tecknat ett produktavtal avseende optik/optronikområdet med FMV:AUH. Avtalet skrevs på den tredje mars av Thomas Eriksson, chef för FE, och Jan Sandin, chef för FMV:AUH.

Produktavtalet som är trögrigt med möjlighet till förändring avser underhållsarbete på optik/optronikmateriel inklusive tekniskt underhållsstöd till FMV.

Produktavtalet är ytterligare ett bevis på den tilltro FMV har på oss som en kompetent leverantör av underhållstjänster inom olika materielområden, säger Bo Johansson på avdelningens försäljningsenhet.

Samarbetsavtal med Frankrike

Den franska statliga försvarsgruppen Giat kommer att delta som partner i Bofors utveckling av den målsökande pansarvärnsgranaten Bonus.

Det är ett direkt resultat av det samarbetsavtal på försvarsmaterielområdet som undertecknades i Stockholm i söndags av den franske försvarsministern Pierre Joxe och försvarsminister Anders Björck.

TEST SYSTEMS BJUDER PÅ TESTSEMINARIUM



FFV TEST SYSTEMS genomförde nyligen sitt tredje internationella testseminarium. Några av världens ledande storheter inom testområdet var engagerade som föreläsare. Såväl engelska som amerikanska och svenska föreläsare stod på programmet. FFV Test Systems Christer Fredriksson talade om digital signal processing och FFV AEROTECHS projektledare för JAS, Lars Campner talade om JAS 39 Gripen's underhållskoncept.

På bilden är det VD Kurt Höglund som samtalat med några av gästerna under det Öppna Hus som avslutade den första dagens seminarieriserie.

sid 4-7

Koncernstrukturerings nödvändig inför börsintroduktion

Att vi inom CELSIUSGRUPPEN har vant oss vid att leva under förändring är knappast någon överdrift - sannolikt är förändringsberedskapen högre i vår koncern än på de flesta andra håll. Det hindrar emellertid inte att det under sista tiden gått så fort i förändringsprocessen att alla kanske inte riktigt hunnit med i hur och varför koncernstrukturen förändrats som den gjort. Jag vill därför passa på tillfället att nu sammanfatta förändringsarbetet och även belysa bakgrunden något.

Koncernstrukturerings inför börsintroduktionen

Som alla vet är CELSIUS ett av de statliga företagen som återfinns långt upp på listan för en planerad ägarbreddning och börsintroduktion. Nyligen lämnade näringsministern besked om planerna på en ägarbreddning och en därpå följande marknadsnotering av CELSIUS INDUSTRIER redan före sommaren. Huruvida det blir möjligt att följa denna tidsplan är väl för närvarande inte helt klart, men det är under alla förhållanden viktigt att vi inom CELSIUS-KONCERNEN håller en hög beredskap inför ett snabbt beslut om en börsintroduktion.

Ett viktigt led i detta arbete är att göra Celsiusaktien attraktiv och lättare att analysera, vilket kräver att vi ser över koncernstrukturen och aktivt arbetar på lösningar som både passar vår egen långsiktiga strategi och som dessutom efterfrågas av marknaden. Vi har därför sedan i höstas drivit ett mycket målmedvetet arbete i högt tempo på det här området och genomfört ett stort antal företagsaffärer i syfte att strukturera koncernen ytterligare.

Sedan årsskiftet har vi genomfört två större affärer; försäljningen av majoritetsposterna i

ERIKSBERGS FÖRVALTNING och de båda CALOR-bolagen VANADIS respektive VVS. (*)

Renodlad verksamhet lättare att förstå

Motiven till de båda affärerna är likartade: Vid en kommande börsintroduktion av CELSIUS bedöms en renodlad verksamhet (försvarsindustri/civil högteknologi) ha störst förutsättningar till en rättvisande analys. Försäljningen av majoritetsposterna i ERIKSBERGS FÖRVALTNING respektive CALOR-bolagen ska ses mot den här bakgrunden: affärerna hade kommit till stånd även utan en förestående introduktion, men tidpunkten hade kanske varit något annorlunda.

Inom CELSIUS INVEST-GRUPPEN har man successivt renodlat verksamheten till tre framtidsområden: civilt flygunderhåll (på i första hand den amerikanska marknaden), miljöteknik och materialteknik. Samtliga dessa områden har det gemensamt att de har ett högt teknologiskt innehåll och också kan bedömas ha en viss tillväxtpotential. Vissa av gruppens övriga verksamheter är dock sådana att vi kommer att avyttra dem vid lämpligt tillfälle. I linje med den här strategin har CELSIUS INVEST under året som gått bland annat sålt innehaven i INDUSTRIELEKTRONIK, liksom i automotivföretagen FFV AUTOTECH, SIMPES och RAVAGIOLI. Totalt har man genomfört nästan tjugo företagsaffärer, vilket krävt ett uppförande arbete av de berörda.

Ej avslutad process

Även om de stora greppen i förandet av vår framtida koncern nu är tagna finns det ytterligare några strukturafteraffärer att fullfölja. Det danska installationsföretaget LUDVIGSEN &

HERMANN är till exempel till försäljning och vi hoppas kunna nå en lösning under våren. På samma sätt hoppas vi under året kunna tillföra koncernen ytterligare någon eller några verksamheter med anknytning till vår kärnverksamhet.

kraftsamling och stabilitet

Genom fullföljandet av de nu presenterade företagsaffärerna kan vi på central nivå kraftsamla våra managementresurser till det mycket omfattande förberedelse- och kontaktarbete som en börsintroduktion kommer att medföra. På operativ nivå ute i bolagen kommer en ankalkande ägarbreddning också att märkas tydligt. Dels kommer "temperaturen" att stiga när det gäller granskning från journalister och ekonomiska bedömare, dels kommer många frågor att ställas av de anställda.

Precis som man betonade i den nyligen publicerade CELSIUS-analysen i Veckans Affärer är jag övertygad om att en av koncernens starkaste tillgångar inför en kommande ägarbreddning ligger i begreppet som stabilitet och långsiktighet. Därför kommer jag framgent att betona detta i olika sammanhang och jag ser gärna att även andra företrädare för koncernen gör detsamma när så är lämpligt.

Olle Lund.

(*) Denna artikel skrevs innan affären mellan CELSIUS INDUSTRIER och NOBEL INDUSTRIER om CELSIUS köp av NOBELTECH var klar.



I höstas arrangerade division Flygteknik en serie med visningar av divisionen för chefer på olika nivåer i syfte att lära känna divisionen bättre.

När höstens rundvandringar var genomförda återstod en avdelning att visa: avdelning Service.

I förra veckan var det Service tur att visa vad de kan och vad de gör.

Nälsättningen med denna visning är att vi hoppas att ni skall lära er något nytt, förklarade avdelningschefen

Thomas Stenström, när han hälsade välkommen.

Avdelningens mål är att leverera varor och tjänster inom divisionen och göra det på ett för divisionen så kostnadseffektivt sätt som möjligt och att ha nöjda kunder.

Överst till vänster är det Ing Marie Brunk som tar emot ett telex. Nedan för henne visar Bernt Brodin avdelning Tillverknings Kai Hägärd hur godsterminalens truckar fungerar. Inga nycklar fanns i truckarna, för vi vill ha väggarna kvar, som Bernt uttryckte det när FE:s kvalitetschef C-H Lagringe ville provköra.

Nederst är det Barbro Forsell som visar en av bibliotekets alla tidskrifter.

Överst till höger så har marknadschefen Jan-Olof Hällberg funnit en ny plats. Han har intagit Jan-Eriks Strands plats i telefonväxeln. Ingemar Nilvesson ser bekymrat på.

I mitten visar Therese Larsson avdelning TILLVERKNINGS försäljningschef Gert Lövgren hur vaktens nyckelsystem är upplagt.

Nederst är det brandchefen Per Svensson som fått på avdelning FE:s Göran Danbolt en Revitox andningsmask, som används vid livräddning.



Internationella och inhemska företag på Test Systems tredje testseminarium

Konstruktionsverifiering, produktionskontroll och underhåll av modern, avancerad elektronik kräver strukturerade metoder för att få fram testresurser med hög och jämn kvalitet.

FFV TEST SYSTEMS har arbetat med utveckling av testsystem för konstruktion, produktion och underhåll sedan 60-talet.

I februari arrangerade FFV TEST SYSTEMS sitt tredje internationella testseminarium. I år var man ensam arrangör. Tidigare har seminarier varit samarrangemang med andra företag.

Testseminarierna vänder sig till all som är involverade i framtagning av teststrategier för elektronikenheter och kretskort med blandade analoga och digitala funktioner.

Några av världens ledande storheter inom testområdet hade FFV TEST SYSTEM lyckats engagera som föredragshållare till detta det tredje seminariet. Dr Ben Bennetts inledde den första dagen och talade om "Boundary Scan". Senare samma dag talade Jan Johansson, ERICSSON RADIO, och professor Gerry Musgrave från Brunel University, som ligger utanför London. Under den andra dagen talade dr Michael Blair, från GEC FERRANTI.

Även bland åhörarna

fanns en internationell prägel; de kom från såväl Sverige, England, Tyskland som USA.

Storheter inom test

FFV TEST SYSTEMS VD, Kurt Höglund, inledde och hälsade alla välkomna till detta testseminarium. Han var mycket nöjd med det faktum att FFV TEST SYSTEMS lyckats engagera dessa storheter inom testområdet till detta seminarium.

"Boundary Scan" var ämnet för första föredraget. Ben Bennetts, som har ett flertal inom GENRAD, men som nu driver egen konsultfirma, är en av de stora experterna inom ämnesområdet.

Moderna komponenter

innehåller mycket mera funktioner än vad gamla kretskort innehöll. För att komma åt och kontrollera funktionerna i komponenterna så bygger man in viss testelektronik i kretsarna.

För att göra en test så sänder man in ett bit-mönster i kretsens särskilda testkontakt.

Ut ur kortet kommer ett nytt mönster, och det talar om, inte bara om det finns något fel, utan även var felet är.

Utvecklad tekniken

Ben Bennetts är en av de som utvecklat denna teknik, som i dag är standard.

Grant Denkom, från HEWLETT PACKARD, talade

mest om hur HP har organiserat sin verksamhet för att ta fram instrument.

Det var inte bara inhyrda föredragshållare: Christer Fredriksson som är systemkonstruktör vid FFV TEST SYSTEMS i Arboga, föreläste om Digital Signal Processing (DSP), eller Den Smarta Produkten, som han själv ville uttrycka om försökskänning av namnet.

DSP innebär bearbetning av till en dator inmatade värden (signaler). Genom att utnyttja datorns förmåga att snabbt kunna utföra komplicerade räknepoperationer har DSP-tekniken kommit att användas mer och mer.

FFV TEST SYSTEM driver ett projekt där DSP-teknik är av stort intresse för utveckling av nya testresurser.

Ett DSP-baserat mätssystem kan mäta ett stort antal parametrar från samma inmatade värden, berättar Christer Fredriksson.

För att mäta samma antal parametrar med en "vanlig" test- eller mätutrustning erfordras ett ganska stort antal instrument. En vanlig mätutrustning kan ej

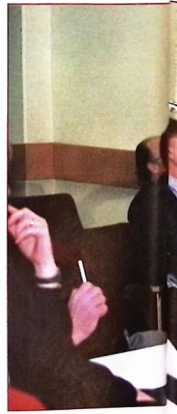
mäta parametrarna vid samma tidpunkt, utan varje parameter mäts vid en unik tidpunkt. Varje instrument som skall mäta en parameter måste kopplas in till utgången på testobjektet.

Kortare testtider

— Detta gäller inte vid användandet av DSP-teknik. Det DSP-baserade mätssystemets förmåga att ur samma insamlade data mäta ett stort antal parametrar innebär att testtiderna blir betydligt kortare, säger Christer Fredriksson, och fortsätter:

— Det innebär ju även att engångsförlopp kan mätas med samma noggrannhet. Inom en stor del av industrin arbetar man med extrema engångsförlopp, med ej repeterbara signaler. Här har vi ett tungt vägande skäl till varför man ska använda sig av DSP-teknik.

Christer Fredriksson avslutar sitt föredrag med en genomgång av hur man praktiskt kan använda DSP-teknik, och just inom industrier som arbetar med ej repeterbara signaler finns en ny marknad, avslutar han.



läsare arie

Ronny Strömberg och från ISS talade om verifiering - test - av ASIC-kretsar, kundspecifierade kretsar.

Professor Gerry Musgrave nöjde sig inte med ett föredrag, han återkom seminariets andra dag och pratade om "mix mode simulering". Det handlar om en teknik som möjliggör att man kan simulera kretsar som har såväl analoga som digitala signaler.

Avslutningsvis visade Gerry Musgrave hur man praktiskt kan översätta de komplicerade teorierna till praktisk tillämpning.

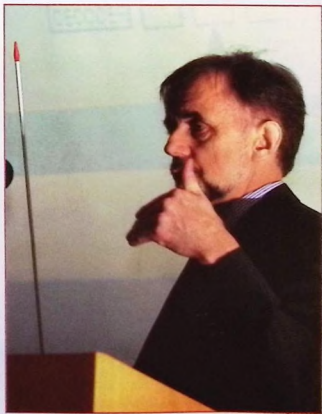
Lennart Bladh

Längst ned i t är det FFV Test Systems Berni Nilsson som visar intresserade besökare testsystemet TS500.

Nedan överlämnar professor Gerry Musgrave ett exemplar av sitt föredrag till Jan Johansson, Ericsson Radio, för då han hade för få exemplar kopierade var det bara de som ställde intelligenta frågor som skulle få ett exemplar. Jan Johansson, som även syns på bilden nedan i h, var snabb att ställa en skärpt fråga.



Christer Fredriksson, i h, föreläste om Digital Signal Processing, eller Den Smarta Produkten, som han själv ville uttrycka det.



Lars Campner på testseminarium om JAS 39 Gripens underhållskoncept:

Funktion och prestanda det primära men underhållsaspekten har betydelse

Ur underhållssynpunkt borde flygplan vara uppbyggda av ett antal moduler som är hårdvarumässigt lika varandra i så stor utsträckning som möjlig. Även alla processorer och elektronikkomponenter borde vara standardiserade för alla system i flygplanet, och uppbyggda för lättåtkomlig test och fellokalisering.

Så målar Lars Campner, projektledare för JAS inom FFV AEROTECH AB, den ideala bilden av ett underhållsvänligt flygsystem, när han under den andra dagen av FFV TEST SYSTEMS testseminarium föreläser om JAS 39 underhållskoncept.

Av uppenbara skäl är det inte underhållsvänligheten som är det primära när ett nytt stridsflygplan konstrueras, konstaterar Lars Campner direkt. Det är funktion och prestanda som är det primära. Detta hindrar dock inte att underhållsaspekten beaktas vid konstruktion av olika flygplansystem och enheter.

Underhållsvänligt

— För JAS 39 har underhållsaspekterna fått vara med vid de konstruktioner som utförts hos IG JAS företagen, medan detta inte i lika hög grad varit möjligt för de delsystem som levereras av utländska företag.

Att starta från noll och ny-

konstruera samtliga system i flygplanet skulle medfört oacceptabel kostnadsökning och förlängning av utvecklingstiden, säger Lars Campner.

Den bevakning av underhållsaspekterna som ägt rum vid konstruktionen av JAS 39 har ändå gjort flygplanet sannerligen underhållsvänligt.

Utvecklingen av ett nytt stridsflygplan är kostnadskrävande, utvecklingstiden är lång, tio till femton år innan flygplanet kommer i tjänst, och en tredje karakteristika är att planet förväntas vara i tjänst och fylla sin funktion under mycket lång tid, trettio till femtio år.

Konstruktionen måste göras med modernast tillgängliga metoder och material för att leva upp till de ställda kraven. Även med beaktande av detta kommer flygplanet att ständigt behöva uppdateras och modifieras för att möta nya hotbilder och vara ändamålsenligt under hela sin livstid.

Programmerbart

JAS 39 är i sin konstruktion ett "programmerbart" flygplan, säger Lars Campner, och med sin inbyggda flexibilitet och utvecklingspotential väl lämpat att bibehålla och förbättra sin effektivitet och sin taktiska fördelar under livstiden.

— Liksom för flygplanet gäller för underhållsutrustningarna att de måste kunna hållas i drift, modifieras och vara ändamålsenliga under flygplanets hela livslängd.

Underhållet av JAS 39 kommer att ske på de nivåer som är etablerade inom flygvapnet, det vill säga på A-, B- och C-nivå. Fördelningen av underhållsarbetet mellan dessa nivåer är dock specifik för flygplanstypen.

Underhållsnivåer

Att avgöra på vilken underhållsnivå olika enheter skall repareras är en ekonomisk optimering med många, ibland svårberäknade, variabler inblandade, säger Lars Campner.

Ju kortare tiden från felupptäckt till reparerad enhet är desto färre utbytesenheter anskaffas. För kontroll av funktionen hos flygplanets olika delsystem på marken och i luften har JAS 39 ett omfattande inbyggt system för test och funktionsövervakning.

De huvudsakliga delarna i detta system är de tre följande:

de; SK som före start testar igenom flygplanets delsystem, med hjälp av apparatens inbyggda testfunktioner och program, FÖ som övervakar systemen i luften och till sist RUF som registrerar intressanta parametrar när flygplanet är i drift, på marken och i luften.

Inbyggda testare

De inbyggda testarna identifierar felaktig enhet. Reparation av flygplanet sker normalt genom byte av den felaktiga enheten på flottill.

Autotestare har använts i svenska flygvapnets underhåll sedan introduktionen av AJ37, berättar Lars Campner, och fortsätter:

— Fördelarna med autotest är bland annat dessa faktorer, repeterbarhet, dokumentering av kunskap och skicklighet, snabbhet i analys och fellokalisering och avslutningsvis kvalificering av åtgärdade enheter.

— För JAS 39 kommer C-nivån att i initialskedet ha ungefär tio autotestare. Vid ett senare skede, med fler flygplan och större flygdistsut-



FFV Test Systems testseminarium lockade många åhörare, både från Sverige och från andra länder.

ära ktats

tag måste vissa autotestare troligen dubblas.

— För att skapa ett flexibelt och kostnadseffektivt autotestkoncept, som kan optimeras för varje användares behov, beslöt man vid projektets början att varje ATE och PPU (programproduktionsutrustning) skall använda en gemensam baskonfiguration. Denna består av dator, kringutrustning och systemprogramvara. Alla JAS 39 ATE-system, såväl analoga som digitala och hybrider har detta baskoncept som grund.

Testobjektorienterat

Lars Campnet berättar vidare att projektet genom att använda ett testobjektorienterat språk som möjliggör att testprogrammen skrivs oberoende av testarens hårdvara, blir det möjligt att ändra och modernisera hårdvaran utan att testprogrammen behöver skrivas om.

I valet mellan att låta programmeringsexperter skriva testprogrammen från objekt-specialisternas specifikationer eller låta objektspecialisterna, efter viss programutbildning, skriva testprogrammen själva, har det senare alltid fått gälla för flygvapnets C-nivå. Detta ställer krav på ett lättläst, lättanvänt objektorienterat programmeringsspråk där man inte behöver detaljerade kunskaper om själva autotestaren för att skriva testprogram.

Underhållstest

I produktionsstest skiljer sig ifrån underhållstest i flera avseenden. Produktionstester kan köras mot olackerade klockor, innan processorerna monterats etc. I underhållstester har man oftast inte samma möjligheter att komma åt olika delar i objektet. Å andra sidan vet man vid underhållstest att objektet en gång har fungerat, det vill säga att alla komponenter finns



Av uppenbara skäl är det inte underhållvänligheten som är det primära när ett nytt stridsflygplan konstrueras, säger Lars Campnet. När det gäller JAS 39 har underhållsaspekterna beaktats vid de konstruktioner som utförts hos IG JAS företagen, medan detta inte i lika hög grad varit möjligt för de delsystem som levereras av utländska företag.

där och sitter rätt.

Med ett samordnat upplägg av produktions- och underhållstest kan ändå en stor del av produktionsstesterna användas även vid underhåll och därigenom minskas kostnaden för uppbyggnad av underhållsresurserna, säger Lars Campnet.

Inom IG JAS har denna möjlighet tagits tillvara genom samordning av testresurserna mellan de tillverkande företagen och underhålls-

sidan. Testprogrammen har överförts direkt från produktionsstestare till underhållstestare och underhållssidan har kunnat lämna stöd och kunskap om autotest till de producerande företagen.

En enhet som lämnar underhållsinstanten skall ha lika goda prestanda och lika god tillförlitlighet som vid leverans från tillverkaren. Detta är ett operativt krav, men också ett luftvärdighetskrav, säger Lars Campnet.

— För att garantera detta måste varje testsystem ha inbyggd kontroll av sina egna godhetsvärden. Detta åstadkoms genom underhållsplan, som bland annat anger när och hur testarens olika instrument och stimulikällor skall kalibreras, samt genom omfattande självtest.

— Varje testare inom JAS 39-projektet genomgår en noggrann kontroll från FMV innan den kvalificeras för användning mot luftvärda en-

heter. Förutom testaren själv granskas dessutom uppkoppling, adapterar och dokumentation för varje enskilt testobjekt. Först när såväl testaren själv, som uppkopplingen, dokumentationen och prestandakontrollen av ett specifikt objekt, har kvalificerats, får detta objekt luftvärdsstatus efter godkänd prestandakontroll.

Lennart Bladh

Redaktion:

Lennart Bladh (ansvarig utgivare),
tel 013-231560, fax 013231125,
och Anne Allard, tel 0589-82405.

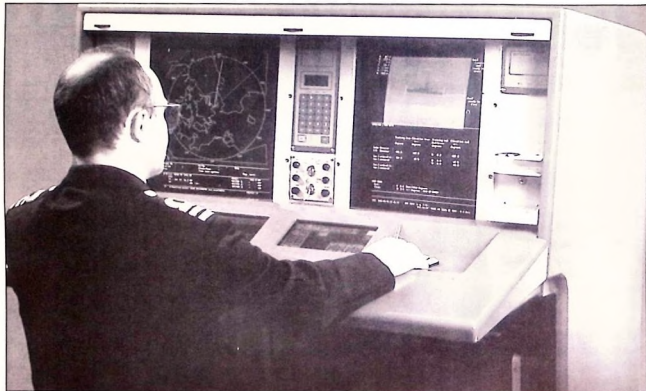
Tryck: Östgötastryck 1993.



FFV AEROTECH ingår
i CELSIUSKONCERNEN

Celsius Industrier förvärvar NobelTech

CELSIUS INDUSTRIER och **NOBEL INDUSTRIER** har träffat överenskommelse som innebär att **CELSIUS Industrier** förvärvar **NOBELTECH SYSTEMS** och **NOBELTECH ELECTRONICS** som idag utgör affärsområdet **Försvarelektronik** inom **NOBEL INDUSTRIER**. De två företagen har cirka 2200 anställda och omsatte 1992 cirka två miljarder kronor.



Överlåten sker per 1993-01-01 och med tillräde samma dag. Köpeskillingen uppgår till 750 miljoner kronor, varav 325 miljoner ska utgöras av aktier i **CELSIUS INDUSTRIER**. Därmed inleds också den sedan tidigare planerade ägarbreddningen i den hittills helt statligt ägda **CELSIUS**-koncernen.

Samtidigt har **Nobel Industrier** till **Securum** överlåtit den fastighet i Järfälla utanför Stockholm där huvuddelen av **NOBELTECH**s verksamhet bedrivs. **CELSIUS INDUSTRIER** har rätt att förvärva fastigheten efter fem år.

Strukturering

Affären innebär en fortsatt strukturering av den svenska försvarsindustrin, där **CELSIUS**-koncernen redan spelar en ledande roll. I och med förväret av **NOBELTECH**-företagen kontrollerar

CELSIUS halva den svenska försvarsindustrin.

Stärkt position

— Genom förväret av **NOBELTECH**-företagen stärker vi ytterligare vår position som en av Europas ledande företagsgrupper inom försvarsindustrin, vilket är av stor betydelse inte minst på exportmarknaden, säger Olle Lund, koncernchef och styrelseordförande i **CELSIUS INDUSTRIER**.

— Med sin inriktning på högteknologiska produkter och systemlösningar passar **NOBELTECH** mycket väl in i **CELSIUSKONCERNEN**. Vi är övertygade om att det finns en betydande potential i att fördjupa det samarbete som redan bedrivs mellan flera av våra företag och **NOBELTECH**. Härigenom räknar vi med att den här affären avsevärt ska stärka vår konkur-

renskraft, avslutar Olle Lund.

Verksamheten inom **NOBELTECH**s kommer att samlas under det nya namnet **CELSIUSTECH** som blir ett dotterbolag till **CELSIUS**



VD för CelsiusTech är Per Ove Morberg

INDUSTRIER. **CELSIUSTECH** blir moderbolag för **CELSIUSTECH ELECTRONICS** och **CELSIUSTECH SYSTEMS**, de två företag i vilken den operativa verksamheten bedrivs.

CELSIUS INDUSTRIER har nyligen även beslutat att kraftigt minska koncernens ägande inom installationssektorn och fastighetssektorn. De båda installationsföretagen **Calor VVS** och **Calor Vanadis** har avyttrats till ett nyetablerat företag i vilket **CELSIUS INDUSTRIER** tills vidare äger 25 procent av aktierna.

Uttalad strategi

CELSIUS INDUSTRIER har också avyttrat en majoritetspost i fastighetsbolaget **ERIKSBERGS FÖRVALTNINGS AB** till det statliga holdingbolaget **FORTIA**. **CELSIUS INDUSTRIER** kommer långsiktigt att kvarstå som minori-

terägare i **EFAB**.

— Bakgrunden till alla tre affärerna är densamma. Vi fullföljer nu den sedan tidigare uttalade strategin mot en ökad koncentration av verksamheten till kärnaffären, avancerad försvarsteknologi, och till civila verksamheter inom högteknologiområdet, säger Åke Plyhm, VD i **CELSIUS INDUSTRIER**.

Möjligheter

— För **NOBELTECH** är det naturligtvis positivt att få ägarfrågan löst, säger Per Ove Morberg, VD i **NOBELTECH**. Vi kommer in i en koncern med stor försvarsindustriell kompetens. En stor del av vår marknad finns idag utomlands och genom att ingå i **CELSIUS**-gruppen förstärks våra möjligheter att vidareutveckla vårt internationella samarbete.