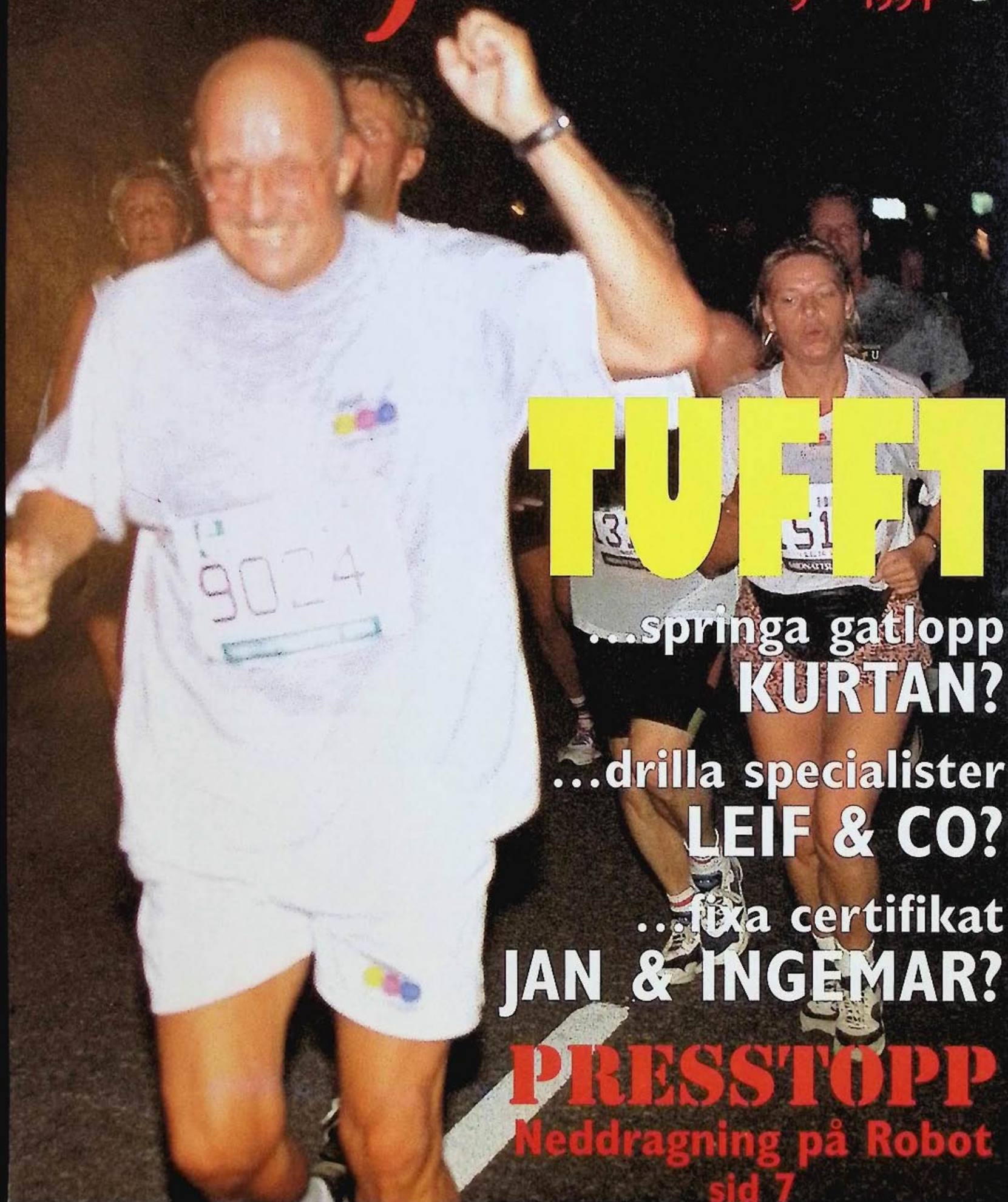


Aerogrammet

9 - 1994



TUFFET

....springa gatlopp
KURTAN?

....drilla specialister
LEIF & CO?

...fixa certifikat
JAN & INGEMAR?

PRESSTOPP
Neddragning på Robot
sid 7

Så här i valupptaktens tider passar jag på att protestera mot en totalt misslyckad sommar, och jag kräver en förändring!

Kan någon påminna sig en augustimånad då vädret var ett lika ointressant samtalsämne runt fikabordet som i år? Innebär inte detta att vi plötsligt fråntagits en av våra grundläggande rättigheter, frågar jag mig?

För visst är det en hävdvunnen svensk rättighet att efter semestern få ventilera regnrekorden på Öland, stormarna på Gotland och de vattensjuka campingplatserna i resten av landet. Eller att få svertas över minnet av den enda soliga dagen då vi sträckkörde hem från Riksgränsen.

Vi är vana att klaga över sommarvädret, och ingen skall komma och ändra på det bara för att lågtrycken råkat komma litet ur kurs. Alltså – protestera och kräv en förändring så att allt får förbli som det alltid har varit!

Det är inte bara sommaren som är värd en egen mässa

Efter en sommar som denna är det svårare än vanligt att återfinna den rätta balansen i tillvaron. Lättjan hänger sig kvar som en objuden gäst, och den har till och med mage att småle retfullt åt våra vardagsbestyr.

Jag väntade mig alltså inget jubel när jag bad VD Jan Eiborn fundera på höstens första ledare. Men resultatet av hans möda motsvarar i alla fall mina krav på att allt får förbli som det alltid har varit.

Vårt sitt pris

Enligt Jan skall FFV AEROTECH delta vid årets flygutställning på Farnborough i september på samma sätt som tidigare.

— Visst kan det finnas skäl att fråga sig om det är vettigt med tanke på att bara en mindre del av vår verksamhet är av exportkaraktär i dag. Får vi verkligen ut så mycket av mässan att det motsvarar företagets insatser i form av arbetskraft och pengar?

Sparsamt inslag

Företagets ledning har tidigare ställt sig samma fråga, vilket resulterade i ett policybeslut. FFV AEROTECH skall delta sparsamt på internationella mässor, dock alltid vid de två stora europeiska flygutställningarna på Le Bourget nära Paris och Farnborough utanför London.

— Dessutom skall vi generellt delta vid viktiga evenemang på den svenska marknaden, tillägger Jan. Med det menar jag utställningar under flygvetnets flygdagar, på tek-

nikseminarier och andra, liknande arrangemang som berör oss och våra kunder inom försvaret.

Viktig uppdatering

Jan anger flera goda skäl för FFV AEROTECH att även delta internationellt i vissa sammanhang. Flygutställningarna som växelvis arrangeras i England och Frankrike är de två viktigaste europeiska mötesplatserna för hela flygbranschen.

— De ger oss utmärkta tillfällen till teknisk informationsinsamling, som är ett viktigt inslag i vår verksamhet. Det krävs att vi håller oss uppdaterade om vad som händer i branschen och vart tekniken är på väg för att inte tappa fart i konkurrensen.

Säljande satsning

För FFV AVIOCOMP, med kunder bland de civila flygbolagen världen över, är flygutställningarna en ren sällsatsning, och deltagande är ett måste.

Moderbolaget och FFV TEST SYSTEMS AB har inte samma säljriktade intressen, men drar fördel av utställningarna som träffpunkt. Representanter för deras samarbetspartner finns alltid på plats, och detta är naturliga forum för diskussioner och möten.

— Moderbolagets intressen inom IG JAS är ytterligare ett starkt skäl för oss att delta, i synnerhet som flygplan 39 Gripen är föremål för utländskt intresse, tillägger Jan.

Prioriterad grupp

Antalet deltagare från FFV AEROTECH på dessa mässor är numera mycket begränsat jämfört med tidigare år.

— Under en period tappade vi nästan greppet om situationen, tycker Jan, men de senaste åren har vi minskat deltagandet avsevärt genom att låta behovet vara det strikt styrande.

Däremot är unga tekniker prioriterade att delta som en kombinerad utbildning, erfarenhetskälla och oppmuntran. Det har vi ömsesidig nytta av på sikt, menar han.

Seminarium senare

De senaste åren har FFV AEROTECHS teknikseminarier

varit en samlingspunkt för företagets kunder från svenska försvaret. Många uppskattande ord har sagts om detta initiativ, som fått inleda mässveckan med en bred översikt över utställning, tekniska nyheter och flygande attraktioner.

— Tyvärr kan vi av administrativa skäl inte arrangera något seminarium i år, men vi gör ändå ett videoreportage från flygutställningen. Det kommer vi sedan att presentera för intresserade kunder i Stockholm den 15 september. Och kanske blir även detta en lyckad variant, eftersom vi når en betydligt större målgrupp här på hemmaplan, avslutar Jan.

Anne Allard



Aerogrammet

Personalinformation för anställda inom FFV Aerotech, FFV AvioComp, FFV Mätteknik och FFV Test Systems. Ansvarig utgivare: Lennart Bladh.
Redaktion: Lennart Bladh, tel 013-231560, fax 013-231125, Anne Allard, tel 0589-82405, fax 0589-82726. Adress: Aerogrammet, FFV Aerotech, 581 82 Linköping. Tryck: Östgötatryck

FFV AEROTECH ingår i CELSIUS-KONCERNEN



Ett återkommande diskussionsämne på FFV AEROTECHS ledningsmöten det senaste året har varit frågan om tredjepartscertifiering. Finns det behov av att genomföra en sådan, och när skall det i så fall ske?

— Ett av våra strategiska mål är att få ett certifikat under 1995. Processen har redan startat, en beställning är lagd till Det Norske Veritas och om allt går som planerat skall vi ha certifikatet i vår hand till semestern nästa år, säger VD Jan Eiborn.



Tredjepartscertifiering för SS-ISO 9001 Beslutet är fattat och processen har börjat

Så långt beslutet, men vad kommer de att innebära för företaget och för de anställda? Det är bland annat den frågan vi här ställer till VD Jan Eiborn och till Ingemar Pettersson, FFV Aerotechs kvalitetschef.

— Vi startar i höst med en så kallad förrevision av moderbolaget, alltså de båda divisionerna AVIONIK och FLYGTEKNIK. Samtidigt blir jag själv och mina staber föremål för revision, svarar Jan inledningsvis.

Förberedelser igång
Hur blir det med övriga enhe-

ter inom FFV Aerotech? Kommer alla delar av företaget att tredjepartscertifieras?

— Diskussioner och förberedelser pågår när det gäller FFV TEST SYSTEMS och FFV MÄTTEKNIK, berättar

Ingemar, men beställning för certifiering har inte lagts i deras fall. Båda bolagen har satt som mål att genomföra en sådan under 1995, och för FFV MÄTTEKNIKS del gäller det normen SS-ISO 9002.

Eftersom de är betydligt mindre än divisionerna är det, enligt Ingemar, inte helt osannolikt att dotterbolagen hinner "springa om" moderbolaget under den fortsatta processen.

FFV AvioCOMP med sitt hårdvarubetonade civila flygunderhåll har andra behov.

**FORTSÄTTNING PÅ
NÄSTA UPPSLAG**

"Vi startar i höst med en så kallad av moderbolaget, alltså de båda Avionik och Flygteknik"

Bolaget arbetar i sig redan mot normen SS-ISO 9002 men är mer beroende av godkännande från flera olika luftfartsorganisationer. Två exempel bland många är europeiska JAA och amerikanska FAA. Båda gör regelbundna certifieringsrevisioner hos bolaget i Linköping. Något ytterligare behov av att certifiera sig även mot SS-ISO normen har FFV AvioComp därför inte i dagsläget.

Det är däremot troligt att luftfartsorganisationerna runt

— Det finns flera skäl till att behovet nu växer, och ett av de viktigaste är knutet till kraven från omgivningen, säger Jan. När betydelsen av enhetliga kvalitetskrav ökar generellt, efterlyser såväl kunder som gamla och nya samarbetspartner papper på att vi är certifierade enligt gällande normer. Inom Europa har man enats om en gemensam standard, EU 29001, vilket för svenskt vidkommande är liktydigt med SS-ISO 9001.

— Alltså kommer det att

Certifiering kan ske antingen genom en tvåparts- eller treparts-certifiering. Tvåparts-certifiering sker mellan kund och leverantör. Den måste som regel utföras mellan oss och varje enskild kund; till exempel mellan FFV Aerotech och FMV, förklarar Ingemar.

Oberoende ställning

— Tredjeparts-certifiering innebär att vi i stället anlitar ett oberoende certifieringsorgan – det vill säga att varken

isaka samarbetsorganisationen EAC.

I Sverige finns för närvarande sex godkända certifieringsföretag. FFV AEROTECH har valt Det Norske Veritas, förkortat DNV, bland annat med tanke på att detta organ även gör AQAP-certifieringar. AQAP-normerna är för övrigt nära besläktade med normerna i SS-ISO 9001.

Frivillig granskning

Certifieringen skall utföras i två steg, förrevison och därefter efter certifieringsrevision, upplyser Ingemar som svar på frågan om hur det hela kommer att gå till?

— Förrevisonen är något som vi gör frivilligt, och omfattningen avgör vi själva. Tidsmässigt tar den fyra mandagar i Linköping och Arboga och en mandag i Växjö.

Med hjälp av förrevisonen får vi en bedömning dels av att vi tagit tillräcklig hänsyn till olika aspekter i standarden, dels av att avvikelser i vårt kvalitetssystem kan identifieras. När sedan brister och påpekanden i förrevisonen har åtgärdats kan certifieringsrevisionen ta vid.

Fortlöpande process

Då bedömer DNV vilka insatser de skall göra. Och när vi, efter förmodligen en del ytterligare åtgärder, fått vårt godkännande och certifikat, återkommer de två gånger per år för uppföljning, där



urvalda delar revideras. Efter tre år utför de normalt en förnyad hel revision.

— Det innebär att vi nu inleder ett långsiktigt samarbete med DNV, som är ett välkänt företag med gott renommé. Vi förväntar oss att det, tillsammans med vår egen vidareutveckling och våra interna revisioner, skall ge en kontinuerlig process som hjälper oss att vidmakthålla ett fungerande kvalitetssystem, säger Ingemar.

Den röda tråden

Berörs alla av processen eller är det här något som Q-folket "fixar till"?

När betydelsen av enhetliga kvalitetskrav ökar generellt, efterlyser såväl kunder som



gamla och nya samarbetspartner papper på att vi är certifierade enligt gällande normer

om i världen fortsätter att utöka sitt samarbete i framtiden, vilket kan komma att reducera antalet certifieringar.

Viktigt dokument

Varför bedömer ni en tredjeparts-certifiering vara nödvändig nu, när vi har klarat oss utan tidigare?

på många sätt underlätta våra affärer om vi kan visa att vi är ett godkänt 9001-företag. Det arbete vi lägger ner förbättrar och utvecklar samtidigt vår verksamhet, vilket också medför att vi blir mer konkurrenskraftiga, tillägger Ingemar.

Vad är en tredjeparts-certifiering, och vem utför den?

kund eller leverantör utför certifieringen.

För garanterat oberoende krävs att detta organ har erkänd kompetens inom området. Ett ackrediterat organ innebär att det är godkänt av SWEDAC eller motsvarande instans. Den svenska instansen SWEDAC är i sin tur godkänd genom den europe-

iska samarbetsorganisationen EAC.

llad förrevision divisionerna



— Systemet fungerar bara om vi kan möta dels våra egna krav, dels kraven i standarden. Det förutsätter att man kan följa en "röd tråd" från varje krav som ställs, via vårt system och fram till den som utför uppgiften. Alltså berörs alla i företaget på något sätt, men en del berörs mer och andra mindre, svarar Ingemar.

Linjeorganisationen

Det stora arbetet ligger naturligtvis på linjeorganisationen. Varje avdelning bär sin del av ansvaret för att alla nödvändiga aktiviteter och åtgärder som krävs verkligt

sätts in för att nå målet.

Kvalitetsfolket har bland annat till uppgift att ta fram



erfarenhetsmaterial från andra enheter inom och utom koncernen. Det sammanställs

och används sedan som en del i förberedelserna.

I mitten av september

Med hjälp av förrevisionen får vi en bedömning dels av att vi har tagit tillräcklig hänsyn till olika aspekter i standarden, dels att avvikelser i vårt kvalitets-system identifieras

kommer representanter från företaget och DNV att träffas. Då skall man gå igenom förutsättningar och frågeställningar som rör certifieringsprocessen.

Närmast på tur

— Tidpunkten för förrevisionen är bestämd till vecka 43. I Arboga den 24-25 oktober, Linköping den 26-27 oktober och i Växjö den 28 oktober, meddelar Ingemar under pågående redigering.

Till detta och till de aktiviteter som redan pågår på olika håll i organisationen återkommer vi i kommande nummer av Aerogrammet.

Tufft för blivande specialister

Sedan mars månad har totalt ett femtontal elever från FLYGTEKNIK och AVIONIK slipat sitt kunnande i ämnet logistics. En specialistutbildning på högskolenivå med inriktning på underhållsteknik har skräddarsytt för att passa FFV AEROTECHS behov.

Deltagarna har handplockats i linjen och är mestadels unga personer med goda utvecklingsmöjligheter. De träffas var eller varannan vecka under de 160 lektionstimmarna fram till november men lägger dessutom ner åtskilliga timmar på hemarbete.

Utvecklingsrådet står bakom kursen som uppdragsgivare och finansierar.

Sammanhållande är Leif Johansson från avdelning SYSTEMTEKNIK, en av FFV AEROTECHS förgrundsfigurer på logistics-området kan man nog påstå.

När vi träffas i hörsalen Uggla i Arboga, pågår en föreläsning av Per-Åke Andersson. Han var tidigare anställd inom företaget och utvecklade då en metod för statistisk bearbetning, den så kallade statpack-metoden.

Bra klister

Leif berättar att dagens föreläsning handlar om verktyg för att utvärdera händelsedata på ett statistiskt väl genomtänkt sätt. Som icke ut-

vald elev väljer jag att inte gå djupare in på det ämnet.

Arbete pågår inom AVIONIK med att införa statpack-metoden i FFV AEROTECHS arbetsmiljö och göra den till en del av vår verksamhet.

— Därmed fogas praktiska verktyg till den teoretiska bas som kursen förmedlar, enligt Leif, och Per-Åkes metod kan sägas vara ett av flera användbara "klister" för att åstadkomma den sammanfogningen.

Huvudlärare samt den som utformar och till större delen genomför kursen är en konsult. Eller diversearbetare och västgötadräng som Per-Anders Akersten skämtsamt kallar sig. Logistics med tidigare föregångare är hans verksamhetsområde sedan



Från vänster: Leif Johansson, AS, som är FFV Aerotechs kurskoordinator, huvudläraren Per-Anders Akersten och föreläsaren för dagen Per-Åke Andersson.

tjugofem år. Han är teknisk doktor i kvalitetsteknik och har femton års erfarenhet av arbete både inom högskola och näringsliv.

— För de här speciella eleverna har vi skapat ett anpassat och "tilltuffat" alternativ till högskolekurs, förklarar Per-Anders, och de pluggar in ett rätt omfattande avsnitt på kort tid.

Skarpa övningar

Målet är självklart att de skall bli kunnigare i praktisk tillämpning, säger han, men med en rejäl teoretisk kunskapsbas som grund. Förutom teorier och metoder innehåller kursen också ett

axplock tillämpningsövningar. Dessa är anpassade till egna, och som han kallar dem, skarpa problem.

Måste hålla takten

Detta handlar om ren kompetensutveckling, och vad har då företaget att vinna på satsningen?

Tillämpad logisticskunskap är till nytta för FFV AEROTECH på flera punkter. Det grundläggande är att företaget måste skärpa sitt kunnande i takt med att både kunden FMV och konkurrenterna inom flygindustrin utvecklar sina kunskaper inom området, påpekar Leif.

Målet med kursen är där-

för att stödja den egna konsultverksamheten på en rad områden, och Leif pekar på några.

Flera mål

— Att bättre bearbeta information från flygplanets och vår egen verksamhet för att skapa en bild av det nuvarande och framtida materiellaget.

— Att mer systematiskt hantera det samarbete med FMV och förband som innebär att föreslå kostnadseffektiva förändringar av materiel och underhållsverksamhet.

— Att komplettera tekniskt kunnande med förmåga att värdera och dra slutsatser



Inte alla men de flesta av FFV Aerotechs blivande logistics-specialister plus kursansvariga och föreläsare lyckades kameran fånga in under en paus i solgasset.

ister

om vilken nytta sådana förändringar får under materiel-systemets återstående livslängd.

— Att planera verksamheten under dessa förutsättningar och rätta resurserna därefter.

Matematisk statistik har varit en tung ingrediens under vårterminen. Normalt skulle kursdeltagare på en högskola redan ha den grunden, berättar Per-Anders. Men här är elevunderlaget så brett och varierat att vi behöver jämna ut kunskapsnivån inom gruppen.

Försvarsanpassning

— Under hösten får undervisningen en mer tillämpad inriktning. Vi skall jobba med konkreta arbetsmetoder, som LCC eller Life Cycle Cost, underhållsanalys enligt MIL-STD 1388, simulerings- och optimeringsverktyg med mera.

Han talar vidare om systemförvaltning, effektivitet, avvägning och effektiv resursanvändning för att uppnå systemeffektivitet.

— Detta är inte en kurs som man bara sitter av, påpekar Per-Anders. Deltagarna måste lägga ner minst 300 timmars hemarbete, kanske borträtt det dubbla beroende på förkunskaper och personlig ambition.

Två tentor ingår, en i juni och den andra i slutet av kursen, som är förankrad till Linköpings Tekniska Högskola, institutionen för kvalitetsteknik.

Logistics är ett relativt nytt område som ännu inte täcks in i sin helhet på högskolenivå. De individuella delarna av "ämnet" behandlas i dag inom olika institutioner. Därför kan vi först efter avslutad kurs och med facit på hand fastställa formell poäng för den här specialsydda kursen tillsammans med högskolan, berättar Per-Anders. Ett förhandstips är att den hamnar på nivån mellan fem och tio högskolepoäng.

Text & Foto: Anne Allard

F17 firade 50-årsjubileum

Flygdag med kunglig glans i FFV-förstoring

I Kallinge var det sol, värme och hårda vindar andra helgen i juni. Det var där flygvapnet arrangerade årets huvudflygdag på Blekinge-flottiljen F17 som firar 50-årsjubileum.

Mellan kastbyarna var attraktioner många. Uppvisning med små, stora, gamla och nya flygplan. Flygets och flottiljens historia presenterades i ord och bild. Den moderna tekniken visades upp av försvarsindustrin. Dessutom hedrade kungen femtioåringen med sin närvaro. Och många såg honom i tre gångers förstoring tack vare FFV AEROTECH.

I en av de stora hallarna intill flygfältet hade svensk försvarsindustri fått gott om plats att visa upp sig. De stora drakarna fanns på plats, J35 oräknad. Saab Military Aircraft med Gripen's förarkabin, Saab Missiles, ERE med flygradar Erieye, Volvo Aero med reparationer och flygmotorunderhåll. Och så CELSIUS förstas med hela bredden av det samlade kunnandet och tekniken från BOFORS, CELSIUSTECH, TELUB, MATERIALTEKNIK och FFV AEROTECH. Det går inte av för hackor, det!

Lockbete

Det som lockade mest i FFV AEROTECHS monter var flygförardräkten och IHS, det integrerade hjälmsystemet med visirpresentation som nu är under utveckling.

— När får vi chans att prova den här hjälmen?, "tjatade" nyfikna piloter på Susanne Pettersson och Peter Edman från avdelning TILLVERKNING i Linköping.

Båda hade väl tänkt sig en ganska lugn tillställning på F17, men de fick prata sig hessa för att hinna ge svar på frågor från många besökare.

För stora som små

Robot 71 SkyFlash i original var en central blickfångare i montern. Den ramades in av information om däckregumnering, utveckling av nytt yttre minne till JA37 och en skärmställning om verksamheten i övrigt.

Det brukar vara kutym att dela ut klistermärken, godis, affischer eller liknande till besökare i sådana här sammanhang. FFV AEROTECH valde att dela ut en uppfällbar kikare i papp denna gång, ett genialt och populärt grepp. Barnens förtjusning var lika stor som de vuxnas avundsjuka, innan även de fick en egen kikare att "leka" med. Kikaren förstörde upplevelsen av såväl Hans Majestät Konungen som flyguppvisningen för många den här dagen.



Peter Edman och Susanne Pettersson från Tillverkning i Linköping fick en hel del uppmärksamhet tillsammans med Humle och Dumle, dockorna med flygstridsdräkt och nya flyghjälmen.

Under lördagens generalrep, dit F17-personalens anhöriga var inbjudna, hände ett par incidenter i samband flyguppvisningen.

Sexa blev fyra

Tummelisa skadade propellerspetsarna på en utställningsskyll under markkörning. Räddningen blev den Ronnebybo som erbjöd sin väggprydnad i stället, en tvättakta Tummelisapropeller. Så kunde den lilla, gula dubbeldäckaren visa upp sig

som planerat på huvudflygdagen.

Två av SK60-förarna i Team 60 klarade sig som genom ett under, trots att deras plan stötte ihop när de flög i sandwich-formation. Den ena under och den andra över i ryggläge. Den incidenten reducerade "en sexa Skåne" till en fyra vid söndagens uppvisning.

Text & foto:
Anne Allard

Ändrat avtal kostar jobb på Robot

Över ett år har AVIONIKS ledning väntat på besked från FMV om ändrade kalendertider för robotunderhållet. Definitivt besked kom under semestern, de negativa effekterna blir större än befarat och förändringarna träder i kraft med omedelbar verkan, berättar Claes-Göran Danielsson,

chef på Robot.

Beslutet omfattar samtliga flygburna robotar utom Robot 15. Dessutom begär FMV yttrande på och analys av en rad frågor i anslutning till detta.

— Vi har räknat på effekterna och bedömer att beläggningen inom Robot minskar med i storleksord-

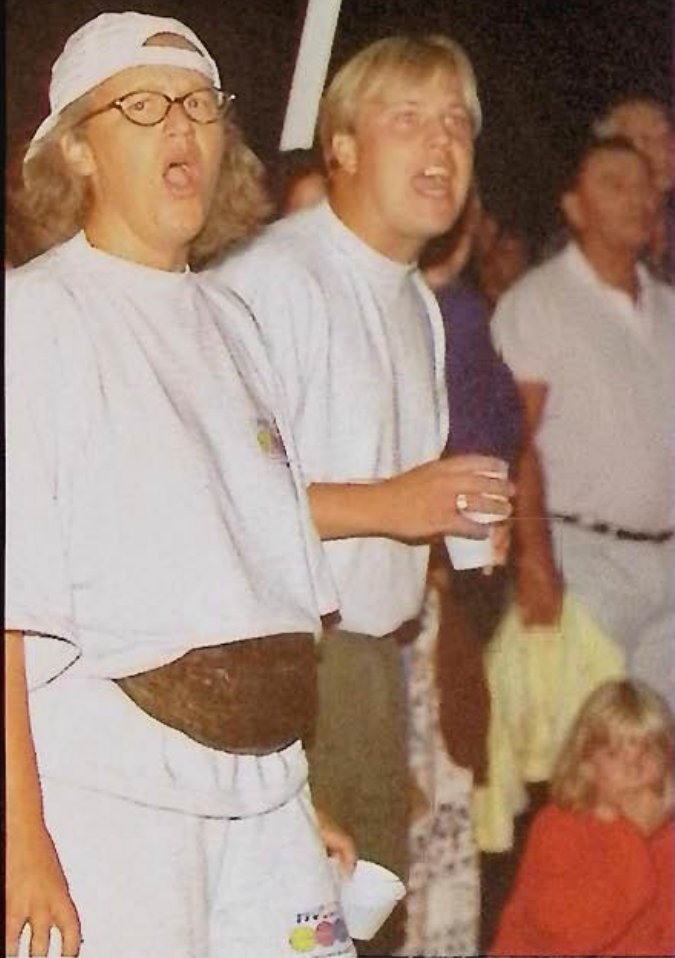
ningen 16 personer, säger Claes-Göran. En lindring kan vi på kort sikt räkna med till följd av uppdrag som nu tillkommer i form av störning, alltså förstöring av krut, skrotning av robotar och liknande.

Närmast kommer Avionikledningen att avge yttranden och svar på de frå-

gor FMV har ställt, och man kommer snarast att begära omförhandling av gällande produktavtal. Aerogrammet återkommer redan i nästa nummer med mer information om följderna av och åtgärderna efter detta negativa besked.

Anne Allard

GATLOPP I SOMMARNATTEN



är var det omöjligt att stå emot.

Kurt Höglund, VD för FFV Test Systems, har i flera år framfört samma, med tiden något enträgna begäran. Att jag ska komma till Stockholm och skriva om hur han och den övriga personalen springer Midnattsloppet.

Det är personalvård, har Kurt förklarat, förutom att det är ett trevligt sätt att träffa kunder och samarbetspartner. Det måste du skriva om, har han deklarerat gång på gång.

Fotograf inte nog

Det räckte inte med att jag skickade en fotograf till förra årets Midnattslopp. Så enkelt skulle jag inte komma undan, förstod jag snart. Det var ingen vanlig artikel Kurt var ute efter. Han ville ha mer; ett reportage skrivet av mig, men inte förrän jag själv

gon fantast när det gäller att delta i motionslopp har jag aldrig varit. Inte ens då orken var bättre än nu. Det var på den tiden jag och kompisarna i kvarteret på väster i Örebro nötte motionsspåret i Karlslundsskogen två, tre eller fyra gånger i veckan.

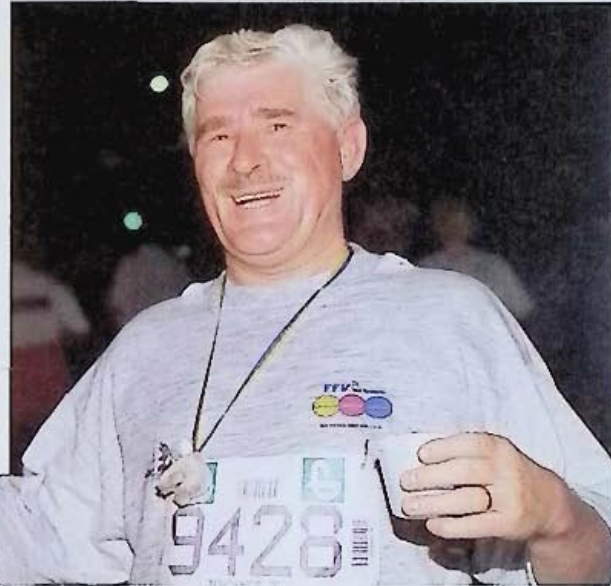
Samma intensitet har det inte varit på senare år. Byt ut vecka mot månad, halvår eller till och med år, så är det med sanningen mer överensstämmande.

Två veckor efter att ha nätt Söders gator, kan jag bara konstatera att Kurts baktanke med att anmäla personalen till Midnattsloppet är lysande.

Härlig upplevelse

Jodå, det var en härlig upplevelse att springa milen. En sådan feststämning trodde jag inte man skulle få uppleva. Varenda gata kantades av tiotusentals och åter tiotusentals åskådare. Det gav onekligen mersmak.

Därför blir också Kurts baktanke framsynt; en sådan fest måste man bara delta i år efter år. Flertalet bland personalen som springer loppet tränar regelbundet för att



bättre orka med påfrestningen. Det ger Kurt friskare medarbetare.

Kunder inbjudna

Det är inte bara egen personal och undertecknad som bjuds in. Varje år försöker Kurt få med någon kund eller samarbetspartner. Den flitigaste deltagaren i denna kategori är Johannes Reh (bild överst t h), VD för det tyska bolaget GPP. Ett programvaruföretag med säte i München. Han är en av de som gärna återkommer år efter år.

Nu är det inte heller en-

bart kunder och samarbetspartner Kurt vill se bland övriga på banan. Han har uttryckt önskemål om att få med fler aerotechare också, gärna hela företagsledningen, på startlinjen i nästa års Midnattslopp. Vi får se om någon antar utmaningen. Undertecknad blir inte svår att övertala.

På bilden nedan syns hela gänget som deltog i årets upplaga, och överst är det Christina Lexhed som serverar alla med en alldeles egen vätskekontroll.

Text: Lennart Bladh
Foto: Eva Malmsten

svettats mig igenom ett lopp. På den punkten gavs det ingen pardon. Kurt såg till att anmäla mig, och sen godtogs inga argument i världen för att hoppa av.

Nu skall det erkännas; nå-

