

Aerogrammet

Personalinformation för

FFV Aerotech, FFV AvioComp, FFV Mätteknik och FFV Test Systems

nr 6 - 1997

A person wearing a flight suit and a helmet with a yellow visor is sitting in the cockpit of an aircraft. The person is looking down and holding a white object. The cockpit has a large window showing a red building and a green field outside. The text "Flygtekniker officer, och kattmamma" is written in yellow at the bottom right.

Flygtekniker
officer, och
kattmamma



Ta't lugnt – det är en order

Man glömmer lätt att pauser är minst lika viktig som aktiviteten. Ofta blir arbete och aktivitet så dominerande i vår tillvaro att vila nästan känns som ett nödvändigt ont. Vi låter det ena ta över på det andras bekostnad och den viktiga balansen går förlorad. Därför behövs vi så väl sommar och semester för att skapa bättre jämvikt i vår tillvaro.

Det finns så många allvarliga ämnen att ta upp i den här spalten, säger VD Jan Eiborn och räknar upp

resultat, strategier, kvalitet och miljöfrågor.

— Men solen skiner ute, det är 27 grader i skuggan och bara någon vecka kvar till semestern. Så jag har helt enkelt inte lust att prata om sånt, utan ser hellre framåt mot sommarens ledighet.

Uppladdning

Årstiderna kommer och går i lagbunden ordning, men det finns ingen naturlag som säger att vi skall ha en månads semester. För inte så länge sedan var arbetsveckan sex dagar och semestern bara två veckor här i Sverige, påminner han. Och i USA är semestern fortfarande lika kort i många fall.

— Semester betyder emellertid inte bara produktionsbortfall, utan även en nödvändig uppladdning av batterier. Det kanske låter som om det gällde mobiltelefoner, men det betyder att även vi människor behöver ladda våra egna batterier då och då.

Ny drivkraft

Helgerna är arbetslivets normala

pauser, men de är för korta för att vi helt skall kunna släppa tankarna på den måndag som närmar sig.

Sommarledigheten ger oss däremot större möjligheter till avkoppling, till att byta miljö och att skapa välbehövlig distans till vardagslivet och jobbet, menar Jan.

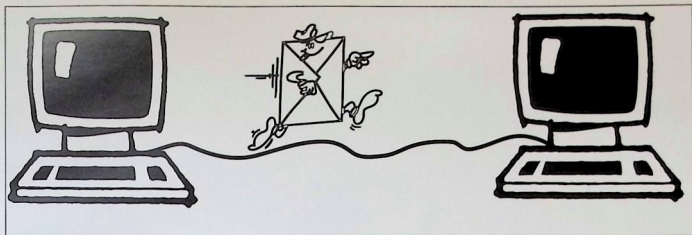
Det är nyttigt för både kropp och själ och viktigt för individen i sin helhet. Och det som är bra för individen är också bra för företaget. Den energi vi genererar under sommaren blir en grundläggande drivkraft under resten av året.

Sommarorder

Varje människa är unik, fortsätter Jan. Därför tycker den ena om att betrakta sommaren från sin hängmatta, medan den andra hängivet ägnar sig åt fritidsarbete och den tredje slåss med golfbollar, lögar sig på stranden eller svalkar sig i vattnet.

— Vad ni än väljer att göra så ta't lugnt i sommar, njut av ledigheten och ha en riktigt skön semester. Och det är en order!, avslutar Jan med sitt soligaste leende.

ANNE ALLARD



Nästan samtliga medarbetare inom FFV Aerotech är idag anslutna till, och nyttjar så gott som dagligen, ett företagsinternt datorbaserat elektroniskt postsystem (e-postsystem) från sina ordinarie arbetsplatser. Nyttan av e-postsystem inom företaget är främst minskade ledtider. Men också att information kan hantearas av sändare och mottagare när tiden bäst passar respektive person.

Vad kan vi då skicka och ta emot via e-post?

Rent tekniskt kan det mesta i informationsväg, som bilder, körbara program, källkoder, videoklipp och vanliga texter, skickas via e-posten till avsedda mottagare, en eller i grupp.

Eftersom vårt interna e-postsystem har anslutning via en så kallad brandvägg (filtrerande dator) till andra e-postsystem utanför företaget kan information skickas från företaget ut till adressater i omvärlden, lika väl som avsändare i

E-post - ett sätt att kommunicera

omvärlden kan skicka information till mottagare inom FFV Aerotech.

På sin väg från avsändare till mottagare passerar det e-postmeddelandet ett antal postkontor - som vanliga brev passerar olika postkontor - innan det delas ut och hamnar i mottagarens inkorg. Det innebär att det brev du skickar lagras och ligger kvar i fullt läsbar form - om inget görs vid avsändningen - på ett stort antal datorer på sin väg från avsändare till mottagare. Vem som där kan läsa informationen, har inte vi någon kontroll över.

Datinsamling

Det finns exempel ute i världen på hur e-post som passerat ett eller flera postkontor samlats in och lagrats för senare utskickning. Vi kan göra tankeexperimentet att all e-post som skickas till FFV Aerotech - offerter, beställningar, priser, konstruktionsunderlag - av någon illvillig samlas in och bearbetas. Tänk efter vad det här skulle kunna få för konsekvenser för företagets affärer och konkurrensförmåga?

Avsändaren

Det brev du nyss fick via e-post från en avsändare utanför FFV Aerotech, är du verkligen säker på att det kom från den som står som avsändare?

Vi kan tyvärr konstatera att det idag är alldeles för lätt att från "rätt" ställe manipulera ett brev så att det ser ut att ha skickats från en helt annan person.

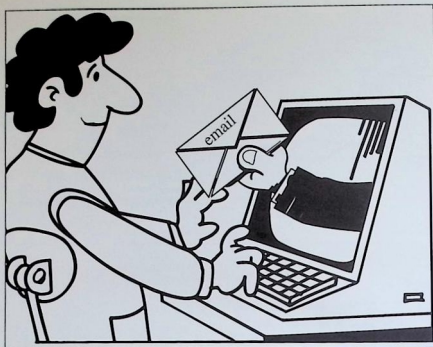
Lika format eller...

Har du upplevt att ett e-postmeddelande du fått haft konstiga tecken istället för å, ä eller ö, stora som små? Att formateringar som fetstil, olika teckenstorlekar eller understrykningar blivit helt oläsbara? Att bilagor inte kunnat öppnas eller blivit helt försvakade?

Allt detta beror på att olika datorsystem har olika postsystem med olikheter i hantering av de tecken och koder vi använder när vi skriver och formaterar ett dokument. Även om det går mot en standardisering så att bekymren blir mindre och mindre, kommer vi tyvärr att under överskådlig tid få leva med att världen inte är homogen och överens. FFV Aerotech följer här den största standarden som kallas MIME, men det hjälper inte i alla lägen.

Innehållet

Innehållet i det meddelande du just fick via e-post, vad var det? Några rader text, en körbar fil, en fil som startade sig själv, en bilaga som hette "godjul.exe", "semester.exe"? Möjligheterna är många, liksom risken att innehållet i meddelandet har en helt annan



avsikt än att ge dig information eller en hälsning.

Kanske är meddelandet till för att plantera något i den dator eller server du använder och returnera informationen till avsändaren, att radera hårddisken, att sprida virus. Hoten är tyvärr många och reella.

Juridik och skydd

Då inte avsändaren heller med 100 procents säkerhet går att binda till det skickade meddelandet, är inte e-posten juridiskt accepterad för beställningar etc - om inte annat avtalats.

De skyddsåtgärder som finns för att minska hoten som kan finnas i e-posten är textskydd med ett acceptabelt krypteringsprogram samt elektronisk signatur, både för de e-postmeddelanden som du skickar och de du tar emot.

För de e-postmeddelanden som du tar emot är det försiktighets-

principen som gäller, dvs att alltid ha ett modernt och uppdaterat viruskydd i datorn och postsystemet, att kontrollera avsändare, att inte "utan att tänka efter före" köra filer som följer med som bilagor.

Vad får skickas

I princip, vilket du som läsare säkert redan insett, är ett meddelande som skickas oskyddat med e-post verkligen oskyddat. Det kan läsas, ändras eller förhindras att komma fram, och du får i det sistnämnda fallet ändå som avsändare kvittens på att mottagaren tagit emot och läst meddelandet.

Generellt framgår ur FFV Aerotech Säkerhetshandbok att varje informationsmängd som skickas med e-post utanför företagets e-postsystem måste informationsklassas av avsändaren, dvs avsändaren måste fundera igenom om in-

formationen över huvud taget är lämplig att skicka i klartext - som "vykort".

Varför finns det ingen adresskatalog för e-post?

Många ställer frågan därför att önskemål finns att skicka ett e-postmeddelande till en viss person någonstans. Det finns ju en adressbok för alla inom FFV Aerotech!

Adresskatalog

Försök har gjorts av många att skapa en adressbok som har större omfattning än företagets interna e-post adressböcker. Det så gott som alla stupar på, är tillväxttakten för e-post och att adresserna många gånger byter utseende. Tillväxtakten och förändringen gör att alla skapade adressböcker blir inaktuella - och det fort. Det finns också exempel på skapade adressböcker som baseras på frivillig registrering, men där gör frivilligheten att de blir ofullkomliga.

Skall vi fortsätta

Utan tvekan - JA. Min uppfattning är att det för e-post, såväl internt som externt, inom snar framtid kommer att finnas skyddsmekanismer tillgängliga i form av kvalificerade krypton och program för att sätta elektroniska signaturer på meddelanden som samtidigt är enkla att hantera. Enkelheten baseras på att de är integrerade i programvaran vi använder för hanteringen av e-post. Behöver du det redan idag, kan du vända dig till FFV Aerotech Säkerhetstjänst, PS.

Tills dess måste vi använda e-post med sunt förnuft, både som avsändare och mottagare.

Lycka till!

B17 flyger igen

54 år är ingen ålder för ett flygplan, inte ens om det varit museiföremål de senaste 29 åren. För första gången sedan den 13 juni 1968 har en Saab B17 flugit över Sverige. Den 11 juni, några minuter efter två på eftermiddagen, lyfte B17 för en timplång flygning.

Mer om flygplanet fanns att läsa i föregående nummer av Aero-grammet.



MONICA LILJEGREN

Officer, flygtekniker, kattmamma

På linjen 1:a kompaniet F7 står Viggarna uppgradade i morgonsolen inför dagens pass. Två spanings- och resten attackplan. Klargöring pågår med en ansvarig flygtekniker och två värnpliktiga på varje plan. Första start är 09.05.

På 48an jobbar löjtnant Liljegren tillsammans med värnpliktiga Dunberg och Nobelius. Hon har besvär med braggen. Beredskapsaggregatet modell äldre vill inte starta. Den trotsar all handpåläggning och gnäller morgonsömningt för varje motvilligt varv. Till slut får den sin vilja fram och ersätts av en nyare och mer samarbetsvillig vagn.



FOTO: FOTO MALMEN

Det mesta cirkulerar i dag kring driftsättningen av flygplan 39 Gripen på F7 i Sätenäs. På 2:a kompaniet ägnar sig flygförare, tekniker och andra personalgrupper åt förberedelser och utbildning för den växande verksamheten kring flottiljens nya stridsflygplan. Det är hit allt intresse koncentreras innanför grindarna och från omgivningen.

— Självklart känner vi av det även här på första kompaniet, säger kompanichefen major Jan Lidmer. Vår AJ/S 37-verksamhet kommer i andra hand, och vi lider en brist på

flygtekniker som gör det svårt för oss att fylla våra flygkvoter.

Linjetjänst

Det är av det skälet som Monica hela varen har jobbat som flygtekniker på flottiljen i stället för på sitt ordinarie jobb som teknisk handläggare vid FFV Aerotech.

Här gör hon linjetjänst och arbetar mestadels med klargöring på plattan med allt det innebär av att tanka, hänga bomber, checka detaljer på skrovet och så vidare. Utan hennes och de övriga flygtekniker-

nas insatser förblir 37-orna stående på backen.

Det står 5 maj i almanackan första gången vi ses, och ute är det snöblask i luften med bara någon plusgrad. Monica är på ett kort mellanspel hemma på division Flygplan i Linköping för att rensa upp bland allt jobb som lagrats under varen.

Ung och gammal

Hon är lång, bredaxlad och har ett öppet ansikte med rena drag. De färskra fräknarna är en klädsam svit

efter vårens utomhusarbete. Blicken i de blågrå ögonen är stadig och vaken under det kortklippta, mellanblonda håret.

Kontoret ser ut som de flesta andra med bokhylla, dator och ett skrivbord som för tillfället är nästan rent. I taket dlingar en uppblåsbar Spitfire i pastellfärger och skvallrar om ett av hennes intressen. Den har hängt med sen tjugotjugodagen; i tolv år nu.

— Här räknas jag som ung, säger hon leende, men på F7 är jag nästan uråldrig med tanke på att medelåldern där bara är 35 år.

Alla versioner

På avdelning Teknik ansvarar hon för mekaniska system på alla versioner av flygplan 37 och sköter materieluppföljning på allt, utom på rena apparater. Monica har ett nära samarbete med systemkoordinatörerna och gör teknisk granskning av alla föreskrifter från Saab. Det som hade samlat sig på hennes bord den här gången var just sådana jobb med efterföljande rapportering.

— Dessutom gör jag situationsanpassade uppdrag, som det kallas. Det kan exempelvis handla om detektering av ett tankläckageproblem, där min uppgift är att ta reda på var det läcker så att man kan göra något åt saken.

Hon saknar verkligen tiden då C-hallen var fylld av 37or, 35orna till Österrike och Superpumporna, och hon själv fick varva skrivbordsjobbet med att meka på verkstan.

En slump

Värför valde hon att bli militär?, undrar jag och Monica berättar att hon egentligen inte valde. Det var slumpen som spelade in när hon i gymnasiet började funderade på framtiden efter NT-linjen. Hon var osäker på vad hon skulle välja, och det som närmast låg till hands innebar en väntan på femton månader.

— Då ramlade jag över möjligheten att göra lumpen. Det skulle ge arbetslivserfarenhet så jag och sökte, mönstrade och antogs till F6 i Karlsborg; enda tjejen på tekniktjänst.

Hon älskar utmaningar, är tek-



niskt intresserad, och nu skulle hon plocka nya poäng för att sen söka in på KTH. Det blev lumpen elva månader med förflyttning till F15 efter nio månader där hon även gjorde fyllnadstjänstgöring.

Officersutbildning

Alla flygflottiljer hade brist på folk vid den här tiden, så Monica fortsatte att bara farten och nu med riktning mot Officershögskolan. Hon sökte vidare till samtliga attackflottiljer, bland annat F15 i Söderhamn, som även kunde garantera plats längre fram. De gav henne bara 24 timmar på sig att svara ja eller nej, och Monica tog chansen.

I september 1985 började hon den tvååriga utbildningen i Halmstad, som följdes av praktik på F15 till certifierad tekniker. Där tränades hon som lärling i att successivt klara alla uppgifter på egen hand.

Sinn på näsan

Hon stannade drygt två år och tillvaron var inte alltid en dans på rosor. Varje kvinna som gör anspråk på en plats i denna mansvärld får vara beredd på att slåss. Bildligt talat.

— Jag betraktades som uppstickare av en del, andra kände sig säkert hotade av att en tjej gjorde intrång på deras revir och jag fick ta emot mycket skit ibland.

Hon delar in kollegerna på flottiljen i tre grupper. De som behandlade henne normalt, de som daltade med henne och de som gjorde livet till ett rent helvete.

— Man ska nog ha en särskild läggning för att klara utmaningen, tror hon. Det krävs skinn på näsan, mod att våga sticka upp, och framför allt att man hela tiden fortsätter vara kvinna. Allt annat är otänkbart.

Självkännedom

— Självklart frågar jag mig ibland om jag valde rätt eller fel. Men min inställning är att varje människa ska känna yrkes stolthet oavsett vad man arbetar med.

Ändå berättar hon ogärna om sin bakgrund för nya bekanta. Framför allt kvinnor kan bli miss-tänksamma mot Monicas militära



vana och betrakta henne som över-sittare.

— Men har man som jag haft en pappa som var skolans rektor och en mamma som var lärare på samma skola hemma i barndomens Ludvika, så har man redan i unga år lärt sig tackla den typen av problem, försäkrar hon.

Desutom har militärlivet gett henne en ovärderlig självkännedom. I dag vet Monica var hon har sina gränser; både psykiskt och fysiskt.

Skeiv bild

Hon antogs på F7 till inplanerad KFÖ, krigsförbandsövning, år 1991. Av hennes kontrakt återstod därefter 30 dagar, men det dröjde innan hon blev inkallad på nytt.

— Sedan jag sa upp mig från tjänsten som flygtekniker vid försvaret 1989 och började först på Saab och sedan på FFV Aerotech, övergick jag till att vara reservofficer i teknisk tjänst. Och reservofficerskontrakt är bara vikta för tidigare yrkesofficerare.

Men i januari i år fick hon till sist chansen att städa av de sista fem veckorna på sitt kontrakt. Tillammans med fyra andra instruktörer fick Monica lära nyinryckta på F7 vad som är fram och bak på maskinerna. De var tre kvinnliga och två manliga instruktörer, vilket är en förvanskning av verkligheten.

Sanningen är att det i dag inte finns mer än 7-8 kvinnliga flygtekniker totalt sett, och här var de plötsligt i majoritet.

Blev inhyrd

Första veckan kom hon på mässpuben i kontakt med en av flygingenjörerna. När han fick veta att Monica inte skulle få förlängt reservofficerskontrakt kopplade han in baschefen, som i sin tur kontaktade FFV Aerotech. Parterna kom överens om att F7, som då saknade tio flygtekniker på 37 attack, skulle få hyra in Monica fram till sommaren i första hand.

Själv hade hon egentligen bara två förbehåll. De ekonomiska frågorna måste lösas så att hon inte hamnar i kläm mellan två arbetsgivare. För det andra måste hon ha en bostad med rum även för alla katterna. Monica föder nämligen upp perserkatter och är för närvarande "amma" till sex trubbnosiga jamare.

Allt det där har ordnat sig bra, och hon är själv glad över den här möjligheten att få utnyttja sin utbildning. Kanske får hon dessutom chans att lära sig 39-systemet, om allt går i lös. Det skulle verkligen vara en nyttigt merit, menar hon.

Fram flottiljens sida har man redan uttryckt intresse för att behålla Monica även under hösten, om hennes ordinarie jobb så tillåter.

Lars-Erik fick 42 000 kronor för något som sparar mycket mer

Förra månaden var det dags igen för en rejäl förslagsersättning på Avionikunderhåll. Den här gången fick Lars-Erik Sandström ta emot 42 000 kronor för sitt "förslag till fast provutrustning för kontroll av skyddsenhet".

Han arbetar på avdelning Radar/Motmedelsverkstad, och har varit där sedan han började på företaget.

I samband med att chefen för Avionikunderhåll, Ingvar Agelén överlämnade diplom för förslaget, underströk han att det känns mycket trevligt när divisionens utgifter får den här karaktären.

— Annars ser jag helst att utgif-



Lars-Erik Sandström har jobbat med Ingemar Liljestrom som chef ända från starten.



Lars-Erik får sitt diplom av divisionschefen Ingvar Agelén.

terna är så små som möjligt, med tanke på att resultatet är mitt ansvar.

Den indirekta effekten av Lars-Eriks förslag och ersättning blir emellertid en tillgång på sikt, som ett led i den kvalitetsförbättrande verksamheten.

— Jag är också glad över att just du får ta emot den här ersättningen, sa han till Lars-Erik, med tanke på att du alltid har varit en ansvarsfull och engagerad medarbetare och för att du är en så positiv och trevlig person.

Inget märkvärdigt

Får man tro Lars-Erik så är det inga märkvärdigheter han har åstadkommit, och själv känner han sig nästan besvärad av uppmärksamheten.

— Förslaget gäller kraftsystemet i storkapsel U22. Det innehåller dyra enheter, och med den provutrustning jag föreslagit kan man kontrollera att enheterna startar på korrekt sätt. Utrustningen överva-

kar att inga felaktiga funktioner föreligger och att skyddskretsarna fungerar som de ska, så att kraftenheter inte slås ut på grund av sådana faktorer, berättar han.

Eliminerar risker

Det var efter att ha noterat ett antal onormala felutfall som Lars-Erik började undersöka saken närmare och fundera över hur man skulle komma åt problemet så att riskerna kunde elimineras. Den lösning han föreslagit är enkel, tycker han själv och slår ifrån sig när jag börjar prata om korttestare.

— Den här provutrustningen är inte alls så avancerad som en korttestare, påpekar han.

Till sist är jag nyfiken på hur han planerar att använda sina pengar, men till min förvåning har han inte kommit på något bra sätt ännu. Tänk att det finns sådana människor också på den här planeten!

Logistics - en strategiskt viktig kurs



Det här är den andra gruppen som genomgått specialistutbildningen i logistics. Bakre raden fr v: Johan Ankarwärld, Robert Blomberg, Per Olov Magnusson, Jan Eriksson, Lars Åke Abrnfeldt, Karin Selinder, Per-Ove Magnusson, Kristoffer Ablin. Sittande fr v: Leif Johansson, handledare, Ingemar johansson, Håkan Ekstedt, Stefan Wideborg, Lars Kaddik, Roger Stenberg och Björn Behm, från LSC Scandinavia.

Två kurser har genomförts i ämnet logistics. Den första genomfördes 1994 och den senaste avslutades i våras.

Göran Ström och Leif Johansson summerar kurserna

Hur många har gått kursen?

Göran Ström: I den första omgången av kursen Specialistutbildning för Logistics deltog 16 personer från FFV Aerotech, ungefär hälften från Linköping och hälften

från Arboga. Dessutom hade vi en från dåvarande Telub i Arboga.

— I den andra omgången var det 13 deltagare, 7 från Linköping, 5 från Arboga och en från Bofors Underwater Systems i Motala.

Kommer någon fortsättning?

GS: Det är inget planerat för närvarande. Beror på efterfrågan. **Vad har kursdeltagarna lärt sig?**

Leif Johansson: Grundläggande analysmetoder och verktyg som används vid driftsäkerhetsanalys och underhållsberedning som prediktering av felintensitet, behovsanalys för förebyggande underhåll (RCM, Reliability Centred Maintenance), felmoders/feleffektanalys

(FMEA), felträdsanalys (FTA), livstidskostnadsanalys (LCC), underhållsnivåanalys (LORA) mm.

— Den första kursen lade dessutom en viss tonvikt vid matematisk statistik, eftersom mycket inom vår bransch går ut på att sammanställa och tolka historik och statistik från olika uppföljningssystem (t ex DI-DAS) inom försvaret. Den andra kursen lade i stället mer tonvikt vid begreppet ILS (Integrated Logistic Support). ILS är den sammanhållande och koordinerande funktion, som krävs för att väga samman och "optimera" de olika disciplinerna inom Logistics-området till kostnadseffektiva systemlösningar.



Vad var målsättningen med kurserna?

LJ: Den gemensamma målsättningen med kurserna var att sprida och höja logistics-kunskan inom företaget, så att varje division och större verksamhetsområde har en eller annan person med specialistkunskap inom underhållsteknik och som samtidigt har nära anknytning till verksamhetsområdet. Dessa personer bildar också ett naturligt nätverk inom företaget dels för att utbyta erfarenheter, specialkunskaper och verktyg, dels som resurs att anlita där man behöver förstärkning.

Har man uppnått målen?

LJ: Utan att direkt ha något måttal för det ökade logistics-kunskan kan man subjektivt se att både intresset och kunskapen på området är väsentligt större nu än för några år sedan. Däremot återstår ännu mycket arbete för att åstadkomma en verklig förändring av ILS-förmågan i företaget. Kunskapen måste då omsättas till handfasta regler och rutiner, anpassade till olika verksamhetsområden, för att olika discipliner skall samverka till den eftersträfvade kundnyttan utan alltför stora suboptimeringar.

Hur har kursen tagits emot?

GS: Övervägande positivt, även om vissa moment skulle kunna förbättras en del. Särskilt när det gäller de praktiska momenten, som syftar till att omsätta de teoretiska kunskaperna genom övningar med

anknytning till verksamhet, som är typisk för vår bransch.

LJ: Vissa avsnitt i den senaste kursen har hållits på engelska av lärare från LSC i England. I övrigt har vi haft lärare från LSC Scandina i Stockholm. Inte minst de engelska lärarinsatserna har rönt stor uppskattning. Eftersom ILS är ett internationellt koncept skadar det inte att vänja sig vid det engelska språket i ett sånt här sammanhang.

Är du nöjd med kursen och resultatet?

LJ: Logistics är ett mycket avancerat och omfattande ämne, som man aldrig blir fullärd inom. Utan tvekan är vi på rätt väg.

GS: Det här är en utbildning som har mycket stor strategisk betydelse för oss. Vi ska tillhöra de främsta inom logistikområdet i landet. Då behöver vi sådana här utbildningar.

Är kursdeltagarna nöjda?

GS: Utvärderingen av den första kursen gav ett mycket högt betyg. För den senaste kursen är det för tidigt att uttala sig ännu. Utvärdering pågår, men det jag hört tyder på övervägande nöjda deltagare.

Aerogrammet

Personalinformation
för anställda inom
FFV Aerotech,
FFV AvioComp,
FFV Mätteknik
och FFV Test Systems.



Ansvarig utgivare: Anders Stålhammar.
Redaktionschef: Lennart Bladh, tel 013-231560, fax 013-231147.

Redaktion: Anne Allard, tel 0589-82405, fax 0589-83001.
Adress: Aerogrammet, FFV Aerotech, 581 82 Linköping.
Tryck: Östgötastryck 1997.
Fotografer är Ola Holmgren och Niklas Forslind, Foto Malmen i Linköping om inget annat anges.

Nästa nummer utkommer i september. Material skall vara redaktionen tillhanda senast 15 augusti.

FFV Aerotech

CELSIUS GROUP

Nyanställda



Tony Haglöf började den 26 maj som systemingenjör på NS.



Torbjörn Carlsson började arbeta som robottekniker på KP21 den 20 maj. Han kommer närmast från Miloverkstaden i Växjö.



Göran Gustavsson har börjat på KP som robottekniker den 1 juni. Han kommer närmast från Enator Teleanläggningar AB i Växjö.



Leif Perninge började på NU som systemingenjör den 1 juni. Han kommer närmast från VAS.



Kjell Granqvist började den 1 juni som ingenjör på GN24. Han kommer närmast från Enator Teleanläggningar i Arboga.



Thomas Lindberg har börjat arbeta på NL den 9 juni som systemutvecklare. Han kommer närmast från FFV Test Systems.



Magnus Wiesel har anställts som konstruktör på division Flygplan. Han kommer närmast från Saab AB där han har arbetat både på den civila och militära sidan. Man kan säga att Magnus har återvänt till "brottsplatsen". Han var nämligen anställd i vårt företag innan Saab-tiden. Då arbetade han som apparatoperatör på dåvarande avdelning Apparat.

Ex-jobbare

Den 9 juni började Tusca Norda göra sitt ex-jobb på NT.

Mikael Sjöberg kommer under perioden 2 juni till 19 september att göra sitt ex-jobb på KB23.

Tack

Jag passerade 50 års vällen den 30 maj och vill genom Aerogrammet ta tillfället att tacka för den uppvaktning med blommor och presenter som jag fick av företaget, arbetskamraterna och SIF klubben.

INGVAR FREDRIKSSON, GP

Hjärtligt tack till alla Er som ordnade den trevliga F-esten för oss på div Flygplan i Arboga den 13/6. Ett speciellt tack till Marie och Maritha som fixat alla arrangemang. En intressant upplevelse var också Bosses och Christers cyckelfärd. Tack än en gång!

FRÅN "EN SOM VAR MED"

Aldrig har så få haft så många att tacka för så mycket!

Den fest vi bjöds på vid Hjälmarens strand.

De presenter och blommor vi fick från arbetskamrater och "professionella pensionärer".

Det strålande vädret – hur kunde ni ordna det?

Allt arbetet som lagts ned för att skapa en oförglömlig kväll.

Alla som offrade kvällen för att fira av tre gamla gubbar. Hoppas ni hade lika trevligt som vi.

Ni har alla gett oss ett minne för livet. Tack!

INGE, GERT OCH HANS
(WALLÉN, CAJVALL OCH BOHOLM)

Tack för stimulerande år!

När jag nu slutar efter 13 år i ledningen för Celsius vill jag rikta ett varmt tack till alla medarbetare – på alla nivåer – för den insats som var och en har gjort. Jag vill också tacka för det konstruktiva samarbete jag haft med de fackliga representanterna.

Det har förvisso varit arbetsamma år, och stundtals har det blåst hård motvind, men vi har lyckats hålla kursen fast och tillsammans har vi uppnått framgångar. För mig personligen har det varit jobbiga men också stimulerande år, som jag kommer att minnas med tacksamhet och saknad.

Det är alltid resultatet som räknas. Viktigast av allt har förstas varit att vi förvandlat ett krisdrabbat Svenska Varv till den börsnoterade koncern Celsius år idag. Med vårt högteknologiska kunnande inom en rad nischer, där vi ju är ledande, har vi skapat förutsättningar att gå vidare.

Celsius kommer självfallet alltid att ha en plats i mitt hjärta och jag kommer med stort intresse att följa verksamheten när jag nu övergår till att arbeta med styrelseuppdrag av olika slag.

Jag vill önska er alla lycka till framöver!

Stockholm den 30 maj 1997
Med hälsningar

OLLE

Kassan i Arboga byter tillhörighet

Barbro Jedenmark kommer att sluta sin anställning i slutet av detta år.

På grund av detta kommer Kassan att flyttas över till Ekonomi. Vi startar upp Kassan hos ER22 Ewa Brattén direkt efter semesteren, det vill säga den 4 augusti i byggnad 1.

Ewa träffas säkrast följande tider för kassaärenden:
08.00-09.30
13.30-14.30

Läsekretsen tillönskas
en skön och
avkopplande semester

