

Aerogrammet

Personalinformation för

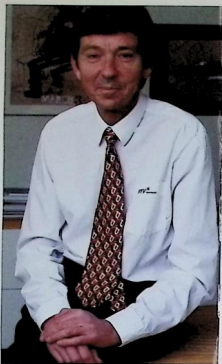
nr 9 - 1997

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



Miljöarbete
på bred
front

Se sid 8 och 9



till frågorna som VD Jan Eiborn skall besvara. Kan och kommer situationen att förändras så att företaget får fler kvinnliga chefer?

— Jag har en känsla av att när män i chefsställning uttalar sig om jämställdhet så uppfattas ofta det dom säger som enbart en läpparnas beaktelse, garderar han sig.

Skilda krav

För att om möjligt öka trovärdigheten när han själv uttalar sig, hänvisar Jan till en kvinnlig chef. Nämligen den kvinna han är gift

ovanligt befriade från gammalt tänkande i dessa sammanhang.

— Men man får nog ändå krasst räkna med att det tar ytterligare 10-20 år, särskilt i den bransch där vi befinner oss, att uppnå full jämställdhet. Vi vet också att antalet kvinnor i företaget och därmed antalet kvinnliga chefer är branschberende, säger Jan.

I varsin ände

Han pekar på att IT- och media-branscherna har betydligt fler kvinnliga chefer än de flesta andra. Digital i Sverige har en kvinnlig VD, för att nu ta ett exempel. Och om IT och media är attraktiva områden för kvinnor, så står försvarsindustrin i helt motsatt ände på samma skala.

— Jag föreställer mig att det inte kommer att finnas kvinnliga vapenförsäljare av på muslimska marknader inom överskådlig tid, för att nu ta till en ytterlighet.

Dock finns det undantag även i vår bransch, tillägger Jan, och ett är vår egen Marie Bredberg och ett annat på nära håll inom koncernen är Marinette Radebo som är marknads- och försäljningschef på CelsiusTech.

Det tar tid

Själv har vi inte hunnit särskilt långt ännu i utvecklingen mot fler kvinnliga chefer inom FFV Aero-tech. De seminarier som i nu arrangeras av företags jämställdhetskommitté kan man se som ett första initiativ för att rätta bot på den situationen.

— Jag tror inte att seminarierarna får några synbara eller på annat sätt påtagliga konsekvenser i närtid, men de får ändå betraktas som ett led i vår ambition att åstadkomma en förändring.

Svaren som Jan Eiborn ger är således att situationen kan och kommer att förändras, men det kommer att ta tid.

En framgångsrik kvinna bredvid varje framgångsrik man

Mitt i höstmörkret samlas företags kvinnor och avdelningschefer till seminarium. Ett av målen i FFV Aerotechs jämställdhetsplan är att uppmuntra fler kvinnor att söka kurser och utbildningsvägar som på sikt kan leda till mer kvalificerade arbetsuppgifter.

Det här initiativet är ett första steg, och intresse saknas verkligen inte. Av ett inplanerat seminarium har det blivit två tack vare de många anmälningarna.

FFV Aerotech är ett företag med klar mansdominans. I FFV Aerotechs organisation finns få kvinnliga chefer. Detta är fakta, och nu

med och som själv sitter i chefsposition sedan 20 år.

— Vi två har många gånger diskuterat frågan om det finns skillnader mellan kvinnor och män i chefsroll, berättar han. Ställs det olika krav dem, eller konkurrerar de på olika villkor i sina positioner?

Ja, det gör det förmodligen, tror han, men inte nödvändigtvis till kvinnornas nackdel. Om till exempel tjugo chefer är församlade varav en är kvinna, så tilldrar hon sig tveklöst den största uppmärksamheten. Den erfarenheten har både jag och min hustru.

Gammalt tänkande

Att det finns så få kvinnor i chefspositioner inom industrin och i synnerhet på FFV Aerotech beror bland annat på att vår generation fortfarande påverkas av gamla traditioner, av klimatet i vår egen hemmiljö och av att inriktningen i vårt utbildningssystem inte har förändrats nämnvärt.

Ser vi däremot på dagens ungdomar tycks de generellt sett vara

En fast grund att stå på

Det talas och skrivs ofta om nya affärsområden och projekt inom företaget, och det med all rätt. Men något som alltför sällan uppmärksammas är våra så kallade basnäringar, menar Roger Thelenius, som arbetar med systemtest fpl 37 på division Systemteknik.

Trots att vår basverksamhet är både tekniskt avancerad och ekonomiskt lönsam hamnar den i skymundan. Men det sägs ju att hälsan tiger still, och det är kanske så man skall tolka detta.

Med basnäringar menar Roger de uppdrag man gör åt FMV som är av mer eller mindre återkommande karaktär. På Systemteknik arbetar många med sådan verksamhet, och när vi pratar med FMV kallar vi det grundresurs, förklarar han. Delar av den systemtestverksamhet



Erik Eriksson och Roger Thelenius går igenom installationsunderlag för införande av modpaket D.

som vi bedriver på uppdrag av FMV är en sådan grundresurs.

Flera paket

Många medarbetare har under senare år varit djupt involverade i uppgraderingen av flygplan 37. Först med modifieringspaket 12,

Mpk-12, till AJ-, SH- och SF37-versionerna. Senare med modifieringspaket D, Mpk-D, till JA37-versionen och nu även med modifieringen av fpl SK37 till SK37E.

forts på nästa uppslag



Här är de församlade i apparatrummet, själva hjärnan i testriggen, fr v Åke Krantz och Carina Larsson, NS, Dan Wetter, NST, Lars Grindelid, NS och Roger Thelenius NK. Gänget som gjort utprovning och verifiering av de nya systemtestfunktionerna. I förgrunden Baste, BalkAnsluten SingelTestEnhet, den nya utrustningen för systemtest av beväpningsinstallationen i både JA37 och JAS39.

Mpk-12 är klar, Mpk-D pågår och SK37E är precis påbörjad. Det huvudsakliga innehållet i Mpk-12 och -D kan kortfattat beskrivas som en uppgradering av beväpningsinstallationen. Resultatet blir ett integrerat vapensystem mellan flygplan AJS37, JA37 och JAS39.

Nya funktioner

Utöver vapeninstallation installeras i fpl AJS37 ett videoregistreringssystem (VRS), terrängnavigeringssystem (TERNAV), datastav, IR-mus och den inte helt obekanta MPEn, multiprocessorenheten.

Även i JA37 införs nya apparater och funktioner utöver beväpningsinstallationen. ANP-37 i JA37 motsvarar MPE i fpl AJS37. En ny centraldator, CD207, införs liksom ny taktisk indikator, TI237, nytt radiosystem, TARAS, ny registre-

ringsbandspelare, FB-4, nya paneler i kabin, datastav, ny testutrustning för beväpningsinstallationen, BASTE, och nytt yttre minne för programladdning till flygplanet.

Modiferingen av SK37 till SK37E innebär att SK37E får två roller. Dels den traditionella skollrollen, dels den nya störrollen. Deklar av Mpk-12 införs i SK37E liksom delar från fpl32, nuvarande stör-/bogerflygplan.

Först i kedjan

— Både nyinstallerad och modifierad utrustning påverkar flygplan-systemets systemtestfunktioner, säger Roger, och här kommer vi in i bilden. Vi ansvarar för samtliga systemtestprogram i fpl 37, utom funktionskontroll, FK, för fpl AJ337.

Vid flygplanmodiferingar i den

här storleksordningen gör man provinstallation och provmodifisering i provflygplan före själva seriemodiferingen. För verifiering av prov- och serieflygplan utnyttjas uppgraderade systemtestprogram.

— Vid framtagnings av nya systemtestprogram och uppgradering av befintliga används våra testriggar som utprovnings- och verifieringsutrustningar. Av det skälet modifieras dom allra först i modifieringskedjan.

Bonuseffekt

Att modifieringspaket införs tidigt i testriggarna innebär också att installationsunderlag och modifieringsmaterial kan granskas i ett så tidigt skede, att felaktigheter upptäcks och kan ändras innan modifiering av flygplan påbörjas. På så sätt kommer installationsarbetet i

testtriggarna till nytta vid modifiering av flygplanen.

— Precis det har varit en stor bonuseffekt, speciellt vid införandet av Mpk D i JA-testtriggen och viss förmodifiering av SK37E i AJS-testtriggen, enligt Roger. Ett bra utfört och väl granskat modifieringsarbete i testtriggarna spar tidsödande och kostsam felsökning i flygplan. Det har arbetet i testtriggarna visat.

Hård press

Förutom att utveckla och leverera färdiga serieeditioner av systemtestprogram till serieflygplan, har FFV Aerotech även utvecklat och levererat provstationer till provflygplanen. Tidspressen har varit och är fortfarande stor, vilket medfört att leveranstiderna hela tiden är hårt pressade.

— Med den organisation och kompetens som vi med åren har byggt upp inom grundresursen test, har vi hittills ändå klarat våra åtagande trots att förutsättningarna förändrats och pressen ökat, säger Roger.

Den erfarenhet och kompetens man får under arbetet med testriggsmodifieringarna och systemtestframtagningen kommer väl till pass då provflygplanen testkör, tillägger han. Vi har deltagit vid samtliga testkörningar av provflygplan och har därmed kunnat medverka till att göra testtiderna så korta som möjligt. Inom ramen för arbetet med modifieringspaketen, har vi visat att test lånar sig och att grundresurser som våra är viktiga för företaget och till nytta för kunden.

Effektiv kanal

FMV driver modifieringsarbetet i projektform. I Projektgrupp JA37 ingår FMV, TU JA37, TK37, FVL, Saab AB och FFV Aerotech, som representeras av Roger Theleinius.

Det har varit och är viktigt för våra uppdragsgivare i modifieringsprojektet att delta där, säger han. Man etablerar korta och effektiva kanaler till övriga medverkande, vilket underlättar det dagliga arbetet väsentligt. För Mpk-D fpl JA37 som pågår för fullt, ingår vi även i de



I JA37 testriggens förarplats finns anslutningar som ger tillgång till alla hjälputrustningar i flygplanssystemet. Här jobbar Dan Wetter och Lars Grindelid.

underprojekt som är etablerade för framtagningen av ANP-37, CD207 och TI237.

— Att vi deltar i så gott som samtliga modifieringsprojekt på fpl 37 ger oss en tidig inblick i nya apparater och system, förklarar Roger. Kunskaperna har vi använt bland annat till att konstruera om hela systemtestfunktionen i fpl JA37 så att förbandens framtida användning av systemtestprogrammen blir effektivare. Det arbetet är i startfasen och beräknas vara klart till år 2000.

Till fpl AJS37 har FFV Aerotech redan utvecklat och levererat ett programverktyg, PRICK. Det används för att styra MPEn vid manuell fellokalisering i flygplanet. Till samma flygplan har man även utvecklat och levererat en registreringsfunktion, Uh-REG. Registreringsfunktionen i fpl AJS37 har därmed förbättrats och blivit ett bra hjälpmedel i förbandstjänsten.

— Med en grundresurs som utgångspunkt, klarar vi att lösa svåra problem och pressade tider, summerar Roger.

Fler hjälmar aktuella

FFV Aerotech kommer att ta fram ytterligare ett antal hjälmsiktessystem av typ ODEN på beställning från Försvarets Materielverk. Projektet startade i slutet av september och första leveransen sker sent i februari nästa år.

Den första prototypen började utvecklas efter ett studieuppdrag i början av 1990-talet. Projektledare sedan ett år tillbaka är Rikard Larsson på avdelning Beväpningsystem.

— I våra kontakter med FMV hade frågan om fler hjälmar redan varit uppe en tid när beställningen lades, berättar Rikard. I dagsläget vore det olyckligt om prototypen skulle drabbas av fel eller skador. Inte minst nu när vi närmar oss de första provflygningarna, som redan är försenade av olika skäl.

Det är alltså ett skäl till beställningen på ytterligare hjälmar, och dessutom väljer FMV att ta fram dem i två storlekar inklusive reservdelar.

På marken och i luften

— I vårt åtagande ingår att ta fram två hjälmar anpassade för flygning och ytterligare två som ska användas i simulator, enligt Rikard. De två som är avsedda för kommer-



Projektgruppen församlad kring huvudobjektet ODEN. Från Björn Lundström, blivande projektningssystem, Peter Edman från Tillverknings avdelning Teknik och Produktion samt Jan Ericson.

siella ändamål kan vid behov konverteras till militärt bruk.

I beställningen ingår även interfacedator och inmätningssystem (simulator) till hjälmen, det vill säga det system som registrerar flygförarens huvudläge under flygpasset. FMV vill dessutom ta FFV Aerotechs erfarenheter i anspråk under flygproven på FMV:PROV.

— Den assistansen omfattar så-

väl flyg- som markprov och eventuellt även själva flygpasset, och vår roll blir att bistå vid utvärderingar och rapportering.

Prov på mock-up

Det pågår även diskussioner om framtida krav på hjälmsiktessystem både i våra egna led och hos andra intressenter, enligt Rikard. Hållfasthetskrav och skyddsfunktioner

enligt ODEN-modell



Larsson och Rikard Larsson, avgående projektledare, båda från Vapensystems avdelning Beväp-
ning från Flygplans avdelning Konstruktion.

är två intressanta faktorer vid eventuellt export.

— Det finns inga krav specificerade i dag, men om ODEN kommer att ingå som option i Saabs framtida offerter på Gripen är det viktigt att vi vet vad hjälmen klarar för påfrestningar.

FMV ombesörjer själva sådana prov på ordinarie flyghjälm 116 med hjälp av Statens Provings-

anstalt i Borås. Andra begränsade prov kommer dock att göras på ODEN-hjälmen, som komplettering. För det ändamålet tar vi fram två mock-upvarianter, tillägger Rikard. Det räcker för att göra retardationsprov och slagprov som vi beställer av VTI i Linköping.

Bättre symbolik

Tekniken står också i fokus. Saab

har till sin PM-simulator beställt ett verktyg av FFV Aerotech för att utveckla symboliken i hjälmsystemet.

— För det ändamålet har vi tagit fram en hjälm som ger binokulär, dynamisk, grafisk presentation med hjälp av optik som inte använder visiret som presentationsyta. ODEN-systemet har i nuvarande version statisk information i visiret.

Samtidigt pågår det en intensiv kapploppning bland tillverkare för att ta fram en effektiv grafisk display. Ett sätt är att använda katodstrålerör, som dock förutsätter högspänningsmiljö vilket kan medföra risker för flygföraren.

Bra bild med LCD

FMV har i stället valt en annan väg med ett optiksystem som bygger på LCD-teknik, vilket även ställer krav på displayer med hög transmission.

— Den första versionen av ett sådant system provades i slutet av september, och jag såg själv resultatet. Bilden var mycket bra, försäkrar Rikard. Det nuvarande systemet är avsett för simulatorer, men vi är övertygade om att en något förfinad teknik kommer att fungera även i dagsljusmiljö.

Om framtiden säger han att behovet av fler medarbetare just nu är akut med tanke på pågående projekt. Själva lämnar han snart FFV Aerotech för ett annat jobb, och Björn Lundström övertar då projektledarrollen.

Vad ODEN eller eventuella efterföljare beträffar kan han inget säga med bestämdhet. Klart är dock att ett hjälmsikte skall ingå i JAS delserie nr 207 som blir aktuell år 2002.

— Dessutom kan jag avslöja att vi för ingående samtal även med en tänkbar civil kund, och vi hoppas kunna återkomma med positiva besked även om detta längre fram, avslutar han.

ANNE ALLARD

FFV Aerotech inför miljöledningssystem Nu fortsätter vi med

FFV Aerotech är bara ett av många företag i Sverige som nu arbetar med att införa miljöledningssystem enligt europeisk standard ISO 14001. Den tillhör samma grupp av standard som vårt kvalitetssystem.

— Även detta är ett ramverk som beskriver hur en organisation effektivt kan hantera miljöfrågor för att uppnå miljömål och ekonomiska mål, berättar Kristina Öhrvall. Nästa är kommer miljöutbildningen att starta på bred front inom företaget.

Det viktiga är inte att ha ett miljöledningssystem, utan att tillämpa det. Därför måste vi själva fylla ramverket med innehållet i vår miljöpolicy, våra miljömål och företagets handlingsplaner, säger Kristina.

Hon är miljöingenjör på division Systemteknik och har vikarierat på tjänsten sedan i våras, men fick nyligen besked om att hon fått fast anställning.

— Av nödvändighet kommer innehållet i miljöledningssystemet att va-

ra unikt för varje företag, eftersom som det avspeglar företagens individuella förutsättningar, tillägger hon.

Inga förbud

Miljöarbetet inom FFV Aerotech handlar inte om att skärpa lagstadgade miljökrav, eller att spåra miljöförstörande ämnen och förbjuda dem. Istället handlar det om att ha kontroll över verksamheter som kan påverka miljön, och att veta hur man skall hantera farliga ämnen.

— När vi talar om miljötänkande i dag bygger det på att effektivt nyttja resurser, både energi och material, och att återvinna dem, påpekar Kristina.

Nyckelordet är kretslopp och man kan härleda allt detta tillbaka till Rio de Janeiro år 1992, där flertalet av världens nationer undertecknade Agenda 21. Det är en långsiktig handlingsplan för att skapa ett ekologiskt hållbart samhälle.

Remissrunda

För att kunna utforma FFV Aerotechs miljöpolicy och övergripande miljömål har en utredning genomförts som beskriver dagens verksamheter ur miljösynpunkt.

Den blev klar i oktober och gick därefter ut på remiss i ett exemplar till varje division.

Projektgruppen, med Kristina som projektledare, har stött och blött innehållet, och efter remissrundan skall underlaget justeras och sammanställas.

Arbetet kommer att utmynna i en företagsinstruktion och en miljömanual i likhet med kvalitetsmanualen.

— När vi väl hunnit så långt, övergår vi från planeringskedet och utformningen av vårt miljöledningssystem till implementeringsfasen, där ramen ska fyllas med innehåll och alla blir delaktiga.

Utbildning på bred front

Arbetet måste bygga på kunskap, och utbildningen i miljöledningssystem inleddes redan före semestern.

— Det är ett måste att cheferna i rollen som beslutsfattare kommer in på ett tidigt stadium, säger Kristina. Därför har vi börjat med ledningen, divisionschefer, stabschefer och andra nyckelpersoner som har fått fyra timmar grundutbildning.

En av många

Björn Karlsson från KM Miljöteknik gav en inblick i kopplingen mellan miljö och marknad. Hans kollega Lars Gustafsson, som specialiserat sig på miljöledningssystem och är en av Sveriges åtta miljörevisorer, tog hand om systemdelen.

Kristina själv och Maria Sahlin, mammaledig projektleddare, belyste FFV Aerotechs påverkan på miljön och vilka krafter som ligger bakom företagets beslut att införa miljöledningssystem.

— I dag är ett hundratal företag i Sverige redan certifierade, men de som håller på att införa miljöledningssystem är mångdubbelt fler, påpekar Kristina.

På bred front

Under nästa år fortsätter utbildningen i bred skala. Två personer från varje division kommer att utsetas till internutbildare. De får en utbildning på 2-3 dagar i miljö och pedagogik för att sedan leda miljöutbildningen inom sina egna divisioner.

— Då kommer också vårt arbete att börja synas på ett helt annat sätt än hittills, säger Kristina. Och självklart är det en fördel om så många som möjligt är med och säger sitt när divisionerna ska jobba fram sina egna detaljerade miljö- och handlingsplaner.

Genom att engagera internutbildare skapar vi en bestående miljökompetens inom företaget, och



I juni började utbildningen i miljöledningssystem med ledningen. Där deltog även VD Jan Eiborn, här tillsammans med lärarna Björn Karlsson stående t b och Lars Gustafsson sittande. På bänken även Kristina Öhrvall t v och Maria Sahlin. Foto: Anne Allard

miljöarbetet kan anpassas till de specifika behoven vid varje division. En tanke är att de även efter utbildningen skall kunna vara nyckelpersoner på miljöområdet.

Eget engagemang

— I valet av interna lärare ska man nog gå mer på engagemang än specialistkompetens, tror Kristina. Kunskaperna hjälper vi till med, men intresse, vana att tala, oräddhet och förmåga att ta folk det måste de utvalda själva bidra med. Vår enhet, NTM, kommer hela tiden att finnas som en bakgrundsresurs, försäkrar hon.

Kristina deltar i ett nätverk, Miljöförsvaret, där representanter från

fem eller sex företag och myndigheter ingår. Alla med anknytning till försvaret.

— Att kunna ventilerat miljöfrågor, miljöledningssystem och andra närbesläktade frågor inom ett nätverk där alla har samma bas, är en klar fördel för samtliga deltagare.

Hon ligger även bakom initiativet till uppbyggnaden av en miljösidan för intranet. Där kommer miljöpolicy och övergripande miljö- mål att framgå tillsammans med aktuella aktiviteter inom miljöledningssystem.

TEXT: ANNE ALLARD
FOTO: REINHOLD CARLSSON

Flygplans verkstad fick märkligt uppdrag



Det lär i Sverige finnas bara två flygplan av en civil version, typbeteckning De Havilland Turbo Beaver Mark III, "Bävren" kallad. Den ena finns här i Linköping och tillhör Linköpings Fallskärmsklubb och den andra finns normalt i Eslov och tillhör Skånes Fallskärmsklubb.

Flygplanstypen lämpar sig nämligen utmärkt för att transportera fallskärmschoppare till önskad uthopps höjd i lufthavet. Vi i Malmsslätt ser ibland flygplanet fara upp och ner och även ibland hopparna "upochner". Flygplanet är väl att beteckna som en tillförlitlig "arbetshäst", den lunkar på utan krångel och olyckor i luften.

Men ödet nycker äro outgrundliga. Den statistiska osannolikheten har slagit till igen!

Nu finns båda flygplanen i Linköping - det var väl inte så märkligt. Det ena tjänstgör i sin normala funktion och den "skånska bävern" står i vår verkstad och håller på att repareras av våra skickliga plåtslagare i samverkan med våra minst lika skickliga tekniker - och det var väl heller inte så märkvärdigt. Plåtarbeten i flygplansverkstaden är ju något av vår specialité.

Lite märkligare är väl att vi för cirka 4 år sedan även hade uppdraget att få reparera den "östgötiska bävern".

I luften klarar sig båda "bävernarna" bra, men på marken går det

sämrre. Där händer det olyckor och det är väl något märkligare för flygplan. Det allra märkligaste är att båda respektive flygplanen blivit påkörda av bilar med släp, med tillknyckade vingstötter, fästen och plåtar som följd.

Det här är ju tur för oss som får uppdrag i verkstaden, men en väldigt otur för övriga parter och näst intill otroligt att två så snarlika skador inträffat på två likadana flygplan tillhörande två fallskärmschopparklubbbar orsakade av två bilar med släp.

Släpet var dock i ena fallet en husvagn och i andra fallet en släpkärra och på flygplanen var det i ena fallet högra vingen och i andra fallet den vänstra vingen som blev skadad.

Allt var inte lika!!

Division Flygplans verkstad utnämner sig härmed till specialverkstad för reparationer av fallskärmsklubbar av bilar krockskadade flygplan av typ De Havilland Turbo Beaver.

LARS-CHRISTER ERICSSON

PS

Jag höll på att glömma nämna att den "skånska bävern" även fick sin propeller böjd och skadad i en vägport under biltransporten hit till Linköping. Månde det vara så att "bävrar" antingen skall vara i luften eller hålla sig i vatten för att inte olycksdrabbas.

DS

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: Östgötatryck 1997.

Fotografer är Ola Holmgren och Niklas Forslind, Foto Malmen i Linköping om inget annat anges.

Nästa nummer utkommer omkring 1 december. Material skall vara redaktionen tillhanda senast 15 november.

FFV Aerotech

CELSIUS GROUP

Nyanställda



Bengt Eriksson har anställts på division Vapensystem, avdelning Optroniksystem. Han är tekniker och kommer närmast från Volvo Aero Support.



Anders Gustavsson har anställts på division Flygelektronik, avdelning Målinmätning/Telekrig.

Han är ingenjör och arbetade tidigare på Karlsborg

kommuns Datortek.



Christian Bjernersjö är ingenjör och anställd på division Vapensystem, avdelning Bevärningssystem i Örebro.



Rikard Ljungkvist är även han ingenjör och anställd på division Vapensystem, avdelning Bevärningssystem i Örebro. Han kommer närmast från Saab

Training Systems AB.



Arne Schön är anställd på FFV Mättekniks avdelning Mätinstrument i Lund. Han är ingenjör och arbetade tidigare på FRA i Skåne.



Gunnar Lidbäck är anställd på FFV Mätteknik, avdelning Mätinstrument i Lund. Han är ingenjör och kommer från AB Åkerlund & Rausing i Lund.

Service samordnar resor - buss t o r Arboga/Linköping

För att hålla nere våra resekostnader och gynna miljön, kommer vi att på försök under november månad börja köra en bil alternativt minibuss mellan Linköping och Arboga.

Tisdagar och Torsdagar.

Bil/Buss avgår från Resecentrum kl 0700

Beräknad ankomst Arboga kl 0900

Bil/Buss åter från Vaken i Arboga kl 0930

Bil/Buss avgår från Vaken i Arboga kl 1600

Beräknad ankomst Resecentrum kl 1800

Plats måste bokas dagen innan till Kerstin, tel 1227.

OBS! Detta är ett prov och om det faller väl ut kommer det att ev utökas. Även du i Arboga kan utnyttja tjänsten om det passar i tiden. Priset för enkel resa är 40 kronor.

I Pension

97-09-30

Börje Ström, NT37

Ingemar Lewin, CI

Tack

Hjärtligt tack till chefer, arbetskamrater och fack för uppvaktningen i samband med min pensionering.

INGEMAR LEWIN, CI

Hjärtligt tack till företaget, avd U, SEKO, Previa, arbetskamrater och vänner för de fina gåvorna och avskedsfesten som kom mig till del vid min pensionsavgång. Stort tack!

MARIANNE BELLMAN, UL

Leif chef på CR



Leif Arvidsson är ny chef på Avionikunderhålls avdelning Radar/motmedelsverkstad från 1 november.

Han efterträder Ingemar Liljeström

som kvarstår som konsult och sakkunnig inom divisionen fram till sin pension om ett år.

FFV Test Systems öppnar enhet i Linköping

Sedan 1 augusti har FFV Test Systems etablerat sig i Linköping. Geografiskt finns företaget inom FFV Aerotechs område, närmare bestämt på plan 3 i byggnad 21.

Ansvarig för enheten är Patrik Bergenwald, och han liksom de övriga fyra kommer från Ericsson Telecom i Norrköping. På bilden fr v Johans Zeylon, Patrik Bergenwald, Patrik Larsson Anne Broman Nordskogen, som börjar i januari, och Thomas Lundberg.



Försvarselektronik tävlar om kontrakt Nytt navigeringssystem till norska kustartilleriets stridsbåt 90

Division Försvarselektronik har valts ut som en tänkbar kandidat att få serieleverera navigationssystem till norska kustartilleriet.

Sjöförsvarets Forsyningskommando i Norge har tecknat kontrakt på ett antal Stridsbåt 90 för sitt kustartilleri. Med båtarnas hjälp skall normmännen snabbt kunna omgruppera bland annat sina Hellfire robotsystem. Systemet kännetecknas av hög rörlighet i besvärliga farvatten, sommar som vinter.

— Man har naturligtvis därför behov av ett navigeringssystem med förmåga att under mycket stressiga situationer och i farter över 40 knop ge stridsbåtsförarna nödvändiga och rätta navigeringsdata, säger Bo Johansson, divisionens försäljningschef.

Internationell förfrågan

Sjöförsvarets Forsyningskommando skickade därför ut en internationell förfrågan till ett antal företag, vilka de uppfattar har teknisk kompetens att ta fram ett navigationskoncept. Förfrågan avsåg en installation av systemet i en prototypbåt för att nu i vinter och under en tre månadersperiod testa navigationssystemet.

Tre leverantörer

— Nu har dom beslutat att testa navigationskoncept från tre olika leverantörer, och vi inom Försvarselektronik har fått förtroendet att vara med som en av dom tänkbara leverantörerna.

— Arbetet på prototypbåtarna innebär för oss att välja ut och integrera erforderliga sensorer typ



gyro, logg, GPS med mera till ett effektivt navigeringssystem. Dessutom ingår i åtagandet att lära upp den norska besättningen att hantera systemet.

Efter prototypprovningarna som sker i vinter kommer man att välja

det bästa systemet att ingå i serieleveranserna av de totalt 20 stridsbåtar man beställt. Dessutom finns en option på ytterligare 16 båtar.

— Vi skall naturligtvis göra allt vi kan för att bli det vinnande konceptet, avslutar Bo Johansson.