

Aero grammet

Tidning för medarbetare
inom Celsius Aerotech,
Celsius Metech och
Celsius Test Systems

2
99

A photograph of two men in blue overalls sitting on a large industrial vehicle, possibly a truck or trailer, with a large tire visible. The man on the left is sitting on a metal frame, and the man on the right is sitting on the ground. The background shows a cloudy sky and some dry grass.

Här anar man
Ugglor i mossen

Någonting att äta, och någonting att dricka

Aero grammet

Personalinformation
för anställda inom
Celsius Aerotech,
Celsius Metech
och CelsiusTest Systems.



Ansvarig utgivare:
Sören Björk.

Redaktionschef:
Anne Allard,
tel 0589-82405,
fax 0589-83001.

Redaktion:
Lennart Bladh,
tel 013-231560,
fax 013-231147.

Adress: Aeroqrammet,
Celsius Aerotech,
732 81 Arboga.

Tryck: Danagårds 1999.

Nästa nummer utkommer i ok-
tober. Material ska vara redak-
tionen tillhanda senast 15 au-
gusti.

Celsius

CELSIUS AEROTECH

Sommaren har dragit in över vårt land och med den kommer snart semestern. Då drar jag själv iväg till min franska tillflyktsort, där jag understundom kommer att njuta en och annan Pastis.

En sådan enkel njutning kan ibland sätta guldkant på tillvaron. Och varför inte?

Alla ni som reser ut och inte minst ni som stannar kvar i vårt sommarland, låt mig ge er ett läskande tips med smak av sommar, sol och salt.

Men tänk på att, precis som sommarvädret, kan den här damen vid namn Marguerita vara nog så förrädisk.

Strö salt på ett fat. Välj ett glas

av cocktailmodell, fukta kanten med citron och doppa den sedan i saltet. Du behöver tre ingredienser. Citron, Tequila och Triple Sec, den svenska varianten av apelsinlikör, litet svagare och betydligt billigare än Cointreau.

Använd shaker eller liknande och blanda en del pressad citron och en del Tripel Sec. Till sist 2-3 delar Tequila. Lägg i isbitar och skaka av bara attan.

När saltet torkat på glasets kant fyller du det och njuter sedan försiktigt. Det smakar nämligen milt, men för mycket av det goda har samma effekt som en hästspark, sägs det.

Jag har all respekt för att Marguerita inte är rätt sällskap i alla

lägen. Till er som söker ett alternativt men ändå eldfångt umgänge har jag ett annat, utsökt sommar-tips.

Blanda 12,5 centiliter apelsinjuice med 2 teskedar Grenadine, litet salt och en nypa cayennepeppar. Rör om ordentligt och drick ur cocktailglas.

Litet matigare är Björnbärsdrin-ken som innehåller drygt ett hekto mogna björnbär, 25 gram socker, en matsked silad citronjuice och en isbit. Blanda i vinglas eller kupa och skaka. Fyll upp med soda-vatten, dekorera med citronskiva och drick med sugrör.

Eller vad sägs om en Grapefruit Blast på en del grapefruktjuice, en

del apesinjuice och en del sourmix. Drick ur höga glas med mixad is.

Det här var några tips på gott sällskap i värmen för varje medarbetare med sommar, sol och lata, lediga dagar i sinnet.

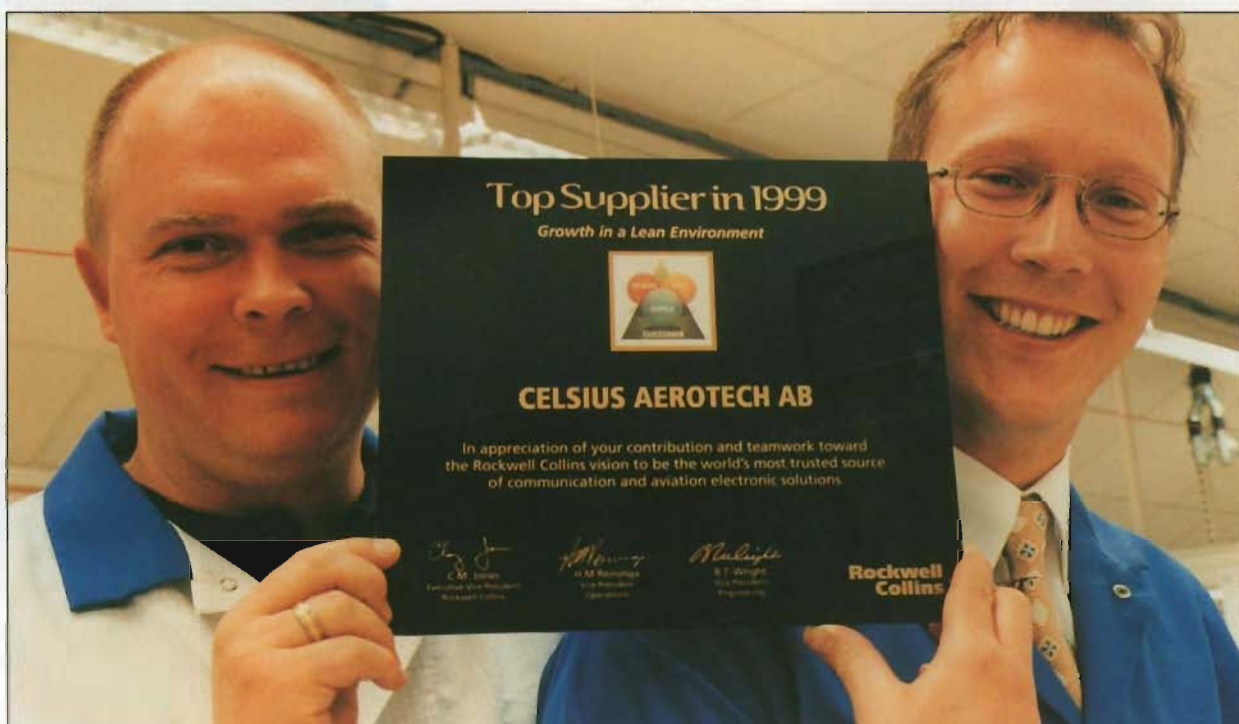
Ta väl vara på pausen, så ses vi när nästa akt börjar.

Jan Eiborn



Att Celsius Aerotech samarbetar med Rockwell Collins kring Ra90 är både omskrivet och välkänt. Men hur många vet att ett av Collins radiomodem har blivit en riktigt prisvinnare för Avionikunderhåll? Inte lika många, gissar jag.

De kan tala om ett vinstgivande projekt



Efter det att Ra90 blivit föremål för samarbete mellan Collins och Celsius Aerotech, gick amerikanarna även ut med offertförfrågan på ett radiomodem.

— Det man sökte var en underleverantör som kan bygga radiomodemet från grunden med delar som Collins tillhandahåller, berättar Bength Scherberg som är projektledare.

Radiomodem

Bength har det tekniska ansvaret i projektgruppen där även Jörgen Ericsson från divisionens marknadsstab ingår. Jörgen har hand om de övergripande affärskontakterna med Collins. Dessutom deltar avdelning Flygrobotsystem vid division Vapensystem, men mer om detta längre fram.

ATHS II - Automatic Target

Hand-off System - sitter i Hawker Harrier som licenstillverkas i USA av Boeing. Det används såväl för kommunikation mellan mark och flygplan som för att samla information från olika system i flygplanet. Modemet är också ett hjälpmedel vid val av rätt mål, rätt tidpunkt och rätt vapen.

Som klippt och skuret

Det här var ett projekt som klippt och skuret för oss med vår speciella inriktning på utveckling och tillverkning av korta serier, berättar Bength. Och vi lyckades ta hem ordern trots att flera konkurrenskraftiga intressenter hade samma ambition. Detta blev också en vändning för honom personligen, när han fick rollen som projektledare.

De första mötena skedde på våren 1997. Man fastslog en tidplan

och tekniskt underlag överlämnades.

— Vårt avtal omfattar 120 enheter. Den första leveransen gjorde vi i januari i år och enligt tidplanen levereras det sista radiomodemet år 2001.

Börjar från noll

Det sätt vi arbetar på för Collins räkning är unikt för oss, säger Bength.

— Dessutom får vi mervärden i form av nära samarbete med amerikanerna, och för avdelningen innebär det värdefull tekniköverföring som även kan öppna nya potentialer i samband med test och underhåll. Utöver detta har projektet lagt grunden till ett utökat internt samarbete.

Arbetet med radiomodemet är omfattande och gör skäl för uttrycket "från ax till limpa".

Logistiken är A och O för att varje del, stor som liten, ska finnas på plats i Arboga när ett nytt modem ska byggas upp från grunden. Sedan vidtar ett minutiöst hantverk där mycket handlar om ren finmotorik. Elektronikern appliceras på kretskort med hjälp av mikroskop, precisionsinstrument, känsliga händer, kunskap och erfarenhet.

Vinnande samarbete

Så småningom integreras delarna och resultatet blir en, till det yttre, ganska anspråkslös svart låda. I det skedet kommer resurserna vid Flygrobotsystem in i bilden.

— De har under ledning av Jan Falestål byggt en projektanpassad testutrustning för apparat-, funktions- och miljötest, berättar Bength.

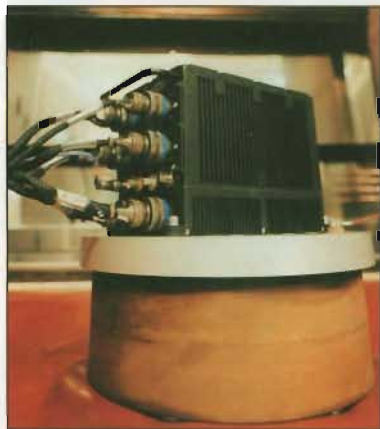
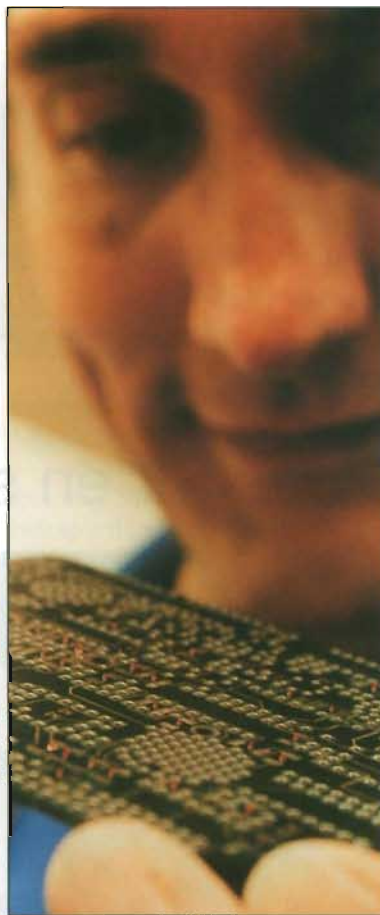
Modemet kräver omfattande test efter integrering och kraven är tuffa. Det Jan och hans medarbe-

tare har åstadkommit har lovordats av Collins och deras arbete är värt all respekt, påpekar han.

Ytterligare ett mervärde fick projektet och Celsius Aerotech när Rockwell Collins i april utsåg svenskarna till en av sina Top Suppliers in 1999, årets bästa underleverantörer. Utnämningen delas ut till företag som erbjuder Collins mervärden som gagnar deras egen verksamhet.

Bength och Jörgen fick inbjudan att delta vid Collins årliga leverantörskonferensen i USA, där de personligen tog emot beviset på denna smickrande och - av allt att döma - välförtjänta utmärkelse.

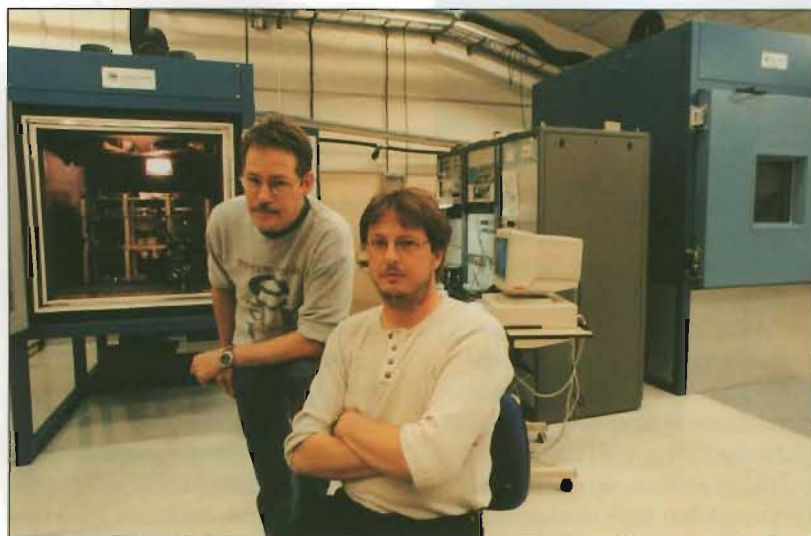
ANNE ALLARD



Föregående sida fr v Jörgen Ericsson och Bength Scherberg med beviset på utmärkelsen Top Supplier in 1999.

Nedan Jan Falestål t v och Jan Taavo plus den testutrustning för funktions- och miljöprov som Vapensystem bistår med.

T v radiomodemet och bilderna t h visar prov på den fingerfärdighet som krävs av kretskorttillverkarna i projektgruppen. Foto: Peter Lindström



I vår har obemannade flygande farkoster, UAV, stått i blickpunkten på flera sätt. Celsius Aerotech samarbetar med franska Sagem om leverans av tre system till svenska armén med Försvarets Materielverk, FMV, som beställare. Leverans ägde rum i april och därefter samlades parterna i Arboga under maj för att förbereda de första flygningarna.

I mars deltog Celsius Aerotech tillsammans med Sagem som huvudsponsorer på en europeisk konferens, Euro UAV, i Stockholm. Tillställningen bevakades av en skrivande kollega från CelsiusTech, som skickat rapport.

Plats för en snart flygfärdig Ugglan



Från slutet av april till mitten av maj var aktiviteten tidvis hög i de inhyrda lokalerna nära flygfältet i Arboga. Där jobbade personal från Celsius Aerotechs projektgrupp tillsammans med ett team från franska tillverkaren Sagem. FMV:s representanter deltog vid leveranskontroll och förberedelserna för flygprov i Vidsel med Ugglan, det nya svenska UAV-systemet.

Hans Gustafsson från Beväpningssystem, som stod för samordningen, berättar att tre aktivitetsfaser pågick parallellt under den här perioden.

Det började med leverans, där FMV kontrollerade bit för bit att alla delar av systemet fanns på plats.

Någon vecka senare startade leveranstest och även markprov på



Ugglan är den gemensamma nämnaren för Nicolas Masslette ovan t v, projektledare vid Sagem och Lars Ulvesand t h, projektledare vid FMV/Sensor.

T h pågår arbetet inför markproven och på tidningens omslag ser vi Anders Berglund och Fredrik Svensson. Båda har fått utbildning på systemet hos Sagem i Frankrike. På bilden poserar de vid uppskjutningsrampen.

Foto: Peter Lindström

systemet inför flygning i Vidsel. Vår roll här har i första hand varit att hjälpa till med hantering och handhavande, enligt Hans.

Som projektledare vid Celsius Aerotech har för övrigt Lars Hedlin, LU, ersatt Anne-Marie Vösa. Hon har för tillfället ett förordnande som avdelningens chef.

Projektledare för FMV/Sensor, Lars Ulvesand, berättade för Aero-

Samarbete på internationell UAV-mässa



Den europeiska intresseföreningen för UAV, unmanned air vehicles, arrangerade i slutet av mars en konferens i Stockholm med deltagare och föredragshållare från hela världen.

Celsius Aerotech och franska Sagem, som sedan ett par år samarbetar i Ugglanprojektet för svenska armén, fanns bland huvudsponsorerna för konferensen.

I sällskap med ett femtontal andra företag och organisationer hade också Celsius Aerotech och Sagem en gemensam monter i den

utställning som arrangerades i samband med konferensen.

— UAV är ett framtidssystem som vi vet att fler vapenslag än armén är intresserade av. Genom engagemanget på mässan har vi placerat Celsius Aerotech på kartan som en part att räkna med inom det växande UAV-området, säger Bo Johansson på försäljning Försvarselektronik.

Mässan och konferensen med 27 föredrag pågick i två dagar och samlade 125 deltagare. En av dem var Anne-Marie Vösu, system-

ingenjör och projektledare för Ugglan på Celsius Aerotech.

— Det var många intressanta föredrag. Särskilt uppskattade jag bidraget från Sydafrika, som kommit väldigt långt när det gäller att använda UAV-system för både militära och civila uppdrag, säger hon.

Föredragshållare från Sydafrika var major Heidi M Fourie. Andra länder som kommit långt inom UAV-tekniken och som använder UAV-system är USA och Israel. Öppningstalare för konferensen var Philip Segell, projektledare för Ugglan i svenska armén och föredragshållare från Sverige var Jan Erik Strömberg, Scandicraft Systems och Hans Berglund, Saab.

De tre svenska UAV-systemen Ugglan levererades i månadsskiftet maj/juni och kommer så småningom att stationeras på K3 i Karlsborg. Celsius Aerotechs roll är att underlätta den svenska anpassningen och att vara mellanhand inom en rad teknikområden åt huvudleverantören Sagem.



Franska Sagem och Celsius Aerotech var huvudsponsor för Euro UAV i slutet av mars. Fr v Brigitte Perreau-Saussine, Sagem samt Bo Johansson och Anne-Marie Vösu, Celsius Aerotech i den gemensamma monter. I förgrunden en modell av Ugglan som är under leverans till svenska armén.

ANNA BERGENLID,
CELSIUSTECH ELECTRONICS
FOTO : JAUJA DEBOUSSARD

grammet att leveransen slutgiltigt accepteras först efter flygningarna i Vidsele, vilket nu har skett. Där efter placeras systemen på K3, varpå utbildning av personalen inleds. En handfull lärare, eller piloter som de också kallas, svarar för den kunskapsspridningen.

När systemet är i drift kommer bemanningen att vara 50 personer i tvåskift. Det krävs relativt lång

utbildning för den personal som ska köra den svenska modellen, säger Lars Ulvesand, men handhavandet i övrigt kan skötas av värnpliktiga.

Med Ugglan förstärker svenska armén sina möjligheter till bland annat närspaning. Detta utan att samtidigt öka riskerna för manskap och materiel.

— Självt har jag deltagit ända från planeringsstadiet, säger Lars Ulvesand, och det har varit mycket givande med många tekniska nyheter och ett stort intresse kring hela projektet.

ANNE ALLARD

Uppsatsen på följande sidor är skriven av Hannes Wern, som just har tagit examen i Ekholmsskolan klass 9C, Linköping.

Med det här bidrag ställde han upp i SAF-tidningens Prao-uppsatstävling. Läs den så förstår ni säkert varför Hannes utsågs till vinnare i Sverige. Uppsatsen beskriver två Prao-veckor hösten 1998 på Celsius Aerotech i Linköping.

Hannes är nu 6 000 kronor rikare och vi har tre sidor trevlig sommarläsning framför oss.

Hannes Wern om sin prao

Far och flyg på Celsius Aerotech

Det första som slog mig var lugnet. Överallt fanns det. Var man än såg sig om så syntes inga stressade människor. Lugnet hade på något vis förenat sig med luften och nu andades alla av den.

Men detta var bara tillfälligt. Jag fick det omtalat för mig att företaget hade en lugnare period just nu. Men, tillades det för säkerhets skull, om orderna börjar trilla in så ändras tempot dramatiskt. Allt vad "åtta-till-fem" dagar och helgledigt heter ryker all världens väg. Övertid blir vardagsmat liksom helgerna blir vardag. Hur stressigt det blir avgörs av mängden order och deras omfattning.

Det andra som slog mig var tröttheten. Den hade kommit sakta och smugit sig på. De första två dagarna var inget problem. Allt hade varit nytt. Nyfiken hade jag gått omkring och blivit visad de mest underliga maskiner och lokaler. Jag hade sett ett par hundra nya människor, hälsat på hälften

och skakat hand med åtminstone ett tjugotal av dem.

Detta hade hållit tröttheten stången. Men i samma ögonblick som rutinen hade börjat sätta sig och en sorts "hemmakänsla" infunnit sig hade tröttheten slagit till med ohämmad och förödande kraft. Jag vill på inget vis säga att det var tråkigt. Tvärtom, det här har med stor säkerhet varit något av det roligaste jag varit med om under hela min skoltid. Nej, tröttheten hade en annan orsak, de tidiga morgnarna. Att gå upp klockan fem på morgnarna, vilket är åtminstone två och en halv timme tidigare än normalt, sätter onekligen sina spår. Spår som uppenbarade sig i blytunga ögonlock, många gäspningar och en sorts magnet som hade en aldrig tidigare skadad förmåga att dra tankarna till en stor, mjuk och gosigt skön kudde.

Men med tiden kom vanan och alltmer av tröttheten

tog sin tillflykt till något avlägset okänt hörn.

Klirrandet och skramlandet var, på storköks vis, intensivt och högt. Kökspersonalen var, i motsats till de övriga arbetarna på Celsius, mestadels kvinnor. De skyndade hit och dit med stora ångande grytor som lämnade långa svansar av rök efter sig, fyllde på bestick och glas när det började ta slut, torkade av bord, hällde av vatten, bytte ut salladsbunkarna när de blev tomma och utförde en mängd andra kökssysslor. Luften var fylld av angenäma dofter från de olika rätterna som potatis, någon sås, olika kryddor och salladsdressingar. Det vattnades i munnen på mig. Säkert skedde samma fenomen med dem som var framför mig i matkön. Det blev min tur, "En veckans à la carte, tack". Ett ögonblick senare hade besticken, servetterna och de två glasen med juice på brickan fått sällskap av en stor tallrik med alla möjliga läckerheter på. Maträtten hade



Foto: Bernt-Ola Falck, ÖstgöraCorren

döpts till Black & White. Jag gick till kassan och betalade i sedvanlig ordning med mitt kuponghäfte. Vid bordet väntade mina arbets-kamrater och de skulle självklart kommentera mitt val av mat: "Jaså du slog på stort i dag.", "Dags för finkrubb ser jag" och "Det där är så underbart gott." Och visst var det gott. Olika brynta köttbitar med brynt potatis överdragna med bearnaisesås och gräddsås, fin sallad med dressing och allt dekorerat med tomater och sparris. Mums!

Omväxlande är ett ord som mycket väl beskriver mitt arbete på Celsius. Varannan dag flyttade jag till ett nytt ställe på företaget och fick känna på hur det var att arbeta där. Men det är klart att på ett företag med över 700 anställda kan man inte vara överallt. Jag hölls inom en sektion, en division. Den hette Mekanikunderhåll. Här arbetade man som namnet antyder med underhåll, underhåll på allt möjligt inom flygbranschen. Men det mesta handlade om transmission, det vill säga växellådor och oljepumpar med mera.

Den som höll i alla trådar när jag var på Celsius var Håkan. Jag mötte honom på morgonen den första arbetsdagen. Håkan var en lång, medelålders man med en blond kalufs och ett bestämt ansikte. Men i de lika bestämda ögonen skönjde jag en glimt som, visade det sig, dölde en god portion humor. Han ledsagade mig runt i det stora byggnadskomplex där Meka-

nikunderhåll var inrymt. Det behövdes kan jag lova. Att som nu hitta rätt där är ungefär jämförbart med hur en blind myra har det som är på besök i en främmande myrstack. Allt var en enda stor djungel av trappor, hissar, lokaler, våningar, maskiner och människor. Men som sagt var, så började jag få en "hemmakänsla" efter ett par dagar. Allt var inte så främmande längre och djungeln rätades ut till en välkött granplantering.

Så fort jag kommer ut på taket börjar vinden kasta om hårtussarna på huvudet och dra i kläderna. Jag är inte ensam. Med mig är Peter och Kennet från förrådet. Taket vi står på är nästan helt plant. Här och var finns små vattenpölar. Men pölarne blir nog ingen långvarig historia. För solen ligger på och skiner från en nästan molnfri himmel. Den friska brisen som sveper över taken för med sig en fräsch doft av sensommar och skog.

Med fem våningar under sig har man en ganska fin utsikt över det intilliggande flygfältet med alla dess taxibanor och annan skog och mark. Jag tittar mig omkring, på taken runt omkring är det fullt med människor. Alla står och spanar bort mot flygfältet. Väntar. Plötsligt hörs ett svagt mullrande ljud. Mullret ökar. Människorna på taken runt omkring vänder sig mot varandra och nickar, det här var tydligen vad de väntat på. Min blick fångar något som rör sig mellan trädstammarna.

Fort. Så blir det fullt synligt. Den skarpa siluetten av en "knubbig" flygplanskropp uppenbarar sig. Det är det gamla stridplanet Tunnan som i svindlande fart rusar fram på startbanan. Sakta lämnar planet banan och stiger upp i luften. Landningsställena fälls in medan planet stiger allt högre. Mullret är nu så högt att jag överväger att stoppa fingrarna till öronen, men jag låter bli. Jag ägnar mina trumhinnor en omtänksam tanke men förlorar mig snart i de svindlande trickerna som piloten i Tunnan utför. Planet tar ett avslutande varv över hustaken för att sedan försvinna bort mot horisonten. 50-årsflygningen av det gamla planet är över. Ett kort "Det var då det," från Peter får oss att återvända in till arbetet i förrådet.

Teknikerna utgjorde ingen särskilt stor del av personalen på Mekanikunderhåll. Icke desto mindre var det hos just dem som jag tillbringade mest av min tid på Celsius Aerotech. Den länk som teknikerna utgjorde i den långa kedjan var att bistå mekanikerna och montörerna med information. Information om olika flygplans- och helikopterdelars värden och tålighet och vilka verktyg som behövdes för just dessa, plus en massa annat. Jag fick träffa de flesta av dem när jag var där. Alla berättade gladeligen om det område som just den hade specialiserat sig på. De visade pärmar, modeller och stora posters med det de höll på med. Och det var allt från vinschar till varvhållare och styrsystem.

Vad tror du den här kostar?, frågade teknikern Nicklas, medan han fipplade med den lilla muttern han hade i handen.

Jag hade ingen aning, men förstod att den måste vara dyr. Så jag drog i ordentligt. "Tja, en så där två-trehundra kronor," sa jag.

"Nej du. En sån här får du allt kasta upp ettusen sjuhundra spänn för," sa Nicklas. Och medan jag häpnade över kostnaden så fortsatte Nicklas att tala om den kvalitet som allt inom flygbranschen måste hålla. Därav priserna.

Samma eftermiddag skulle jag komma att fr vara med om något alldeles speciellt.

Hjärtat bultar kraftigt och allt snabbare. Det ökade suset i syrgasmasken speglar andetag som blivit tyngre och djupare. Syrgasutrustningen är tung och det är bråttom. Svetten bryter fram, samlar sig till små pärlor och letar sig i rännilar nerför kroppen.

Beckmörkret och den täta röken gör det omöjligt att se. Men ändå letar jag och den andra killen febrilt efter mannen. Det är bråttom. Då och då hörs ett skrapande ljud när någon av våra syrgastuber går emot en vägg. Så rycker det plötsligt till i tröjan. Den andra killen vill något. Jag ser eller hör ingenting och är just i färd med att skrikande fråga rakt ut i töcknet vad han vill, när jag känner något njukt med foten. Mannen. Vi har hittat honom. Jag tar omedelbart tag om fötterna, den andra killen tar tag under armarna. Halvt bärande, halvt släpande för vi mannen mot utgången, dunsar i någon vägg, pustar, fortsätter. Tiden går. Då känner jag det jag mest av allt vill känna just då. Ett hårt järnstycke i sidan. Handtaget! Hjärtat slår ett extra slag och medan jag hjälper till att hålla mannen med ena handen söker jag famlande med min fria hand efter handtaget, finner det, sluter min hand och trycker upp dörren.

Så här efteråt minns jag inte om dörren gnisslade. Gjorde den det dränktes ljudet i vilket fall av den applåd som ljudet när vi klev ut i

det fria. Dockan släppte vi ner i gräset. Hjälpsamma händer var snabbt framme och hjälpte oss av med den tunga utrustningen. Jag tog en servett ur en behållare och torkade mig om pannan medan jag pustade ut. Det sista momentet i brandövningen, som också bestått i diverse släckningsövningar, var över. Vilken dag.

Morgnarna var något alldeles särskilt. Den kyliga morgonluften som försökte tränga in i kläderna. Det tunna dis som omgav mig när jag stod och väntade vid busshållplatsen. Solen som sakta letade sig upp för granstammarna i öster och kastade sina första värmande strålar på mig. De första morgontidiga människorna som passerade. Jag var en av dem nu. En i det stora mönstret. En av alla dem som varje morgon kämpar sig upp tidigt för att ta sig till ett väntande arbete. Försörjer sig...

Det tjutande gnisslet från bromsarna på bussen avbröt mina tankar. Jag klev på och bussen satte sig i rörelse.

Alla resor med buss gick finfint, Amen med två undantag. Undantag ett sker när det är tidig morgon och jag, trött som jag är, sitter och halvslumrar medan jag kisar ut genom bussfönstret. Helt plötsligt skriker trettio Celsius-pendlare "NEEJ!". Jag rycker till och slår huvudet i glaset. När jag tittar upp ser jag att chauffören svängt in på fel väg.

Det andra undantaget sker även det en morgon. Jag kliver på bussen och en ung och påtagligt nervös busschaufför frågar mig hur man ska köra för att komma rätt ute vid Celsiuskomplexen. Jag svarar så gott jag kan. Men när ekipaget lite senare närmar sig Celsius, med aningen högre hastighet än brukligt och med en chaufför vars blick skulle kunnat inge mer själv-säkerhet, tar jag det säkra före det osäkra och agerar vägvisare framme vid hytten den sista biten. Den hjälpen uppskattades.

Arbetsdagarna var mycket varierande. Ibland var det prak-

tiskt arbete. Och med praktiskt arbete menar jag uppgifter som att montera isär roatornav till helikoptrar och sortera reservdelar med allt tillhörande kringarbete. Ibland var det lugnare. Då kunde man få följa med på en inspektionstur av trycksystem. Vissa uppgifter krävde mer koncentration och skärpa än andra. Ett ypperligt exempel på det var när jag i ett kontrollrum med hjälp av knappar och reglage fick lägga på belastningar på en roterande apparat som var upprigad i rummet intill. Här kunde ett misstag vara ödesdigert. Apparaten var en slags generator till civilflygplanet F28. Varierande var namnet.

De två veckorna har gått med rasande fart. Den sista arbetsdagen är över och jag sitter på bussen på väg hem. Mina tankar rör sig kring allt jag gjort under de två veckorna. Alla roliga arbetsuppgifter, alla trevliga människor och den trevliga atmosfären. Jag har fått en förglimt in i det framtida arbetslivet. För ett kort, kort tag har jag varit en del i det stora maskineri som driver Sverige framåt.

Mina tankar söker jag efter ett ord. Ett ord som beskriver hur jag känner mig så här efter den sista arbetsdagen. En liten stund senare ler jag brett i det starka sol-ljuset när jag kommer på ordet. Nöjd.

En systemgrupp inom IG JAS har fört diskussioner kring behovet av den rigg som Celsius Aerotech utvecklar för flygsystem 39. Nu råder samförstånd mellan parterna och klarhet kring det behov som ATR39 ska fylla, nu och i framtiden. Därmed fortsätter utvecklingen och ATR39-projektet går in i en ny fas efter semestern.

Apparattestrigg 39 har landat

Celsius Aerotechs förespråkare i systemgruppen har varit Lennart Olofson, som arbetar med affärsutveckling JAS på division Systemteknik och Ingemar Selberg, som är administrativ chef på Flygelektroniks avdelning Radar-VMS.

Tillsammans med Thomas Carlsson, chef för avdelning Systemfunktioner, förklarar de vad detta får för konsekvenser och vad som nu väntar.

Sparar kostnader

— I samtalen med övriga parter utgick vi från det förväntade normala underhållsflödet av 39-apparater in i vår verksamhet, och vi klargjorde att detta styr vårt behov av ett verktyg i form av en rigg, förklarar Ingemar.

Underhåll och reparation är vår entydiga nisch inom IG JAS, men en testrigg fyller sin plats även i den verksamheten och är ett viktigt komplement till våra verkstadsresurser. Kostnaderna för utvecklingen av riggen är vår egen satsning och skapar förutsättningar för ett rationellt underhåll.

Främst apparattest

Det som har ifrågasatts är våra idéer om riggens omfattning när det gäller teknisk komplexitet.

— Målet med ATR39, som alltså står för apparattestrigg 39, är att det ska vara ett verktyg med vars hjälp vi ska kunna utföra samma handgrepp och funktioner som teknikerna gör vid A-nivåtest, tillägger Lennart Olofson. Detta ger oss möjligheter att vidareutveckla verkstadstest och att bidra med förbättringsförslag angående flyg-

plantest till övriga IG JAS-parter.

— Vi har alltså ensat våra planer med övriga parter för IG JAS behov, säger Thomas.

Det innebär att våra ambitioner inte längre ligger på flygnivå utan på markbaserad test.

Nytt bränsle

Från mitten av augusti träder Urban Nilsson in som ny projektledare för ATR39. Det innebär nytt bränsle i projektet som då går in i en ny, aktiv fas eller en omstart som Thomas kallar det. Som stöd i arbetet har Urban en beslutsgrupp på företagsnivå och en styrgrupp med representanter från olika divisioner.

— På sikt räknar vi också med att knyta fler handläggare från linjen till projektgruppen, säger Thomas och tillägger: Redan efter se-

mestern är vi redo att köra vissa apparater i riggen.

I allas intresse

ATR39 är en gemensam resurs, och riggen är en angelägenhet för alla användare som därmed kan bidra både till utveckling och inriktning av verksamheten.

— För att sprida mer information om möjligheterna nu och i framtiden planerar vi ett Öppet Hus, preliminärt den 3 september, för samtliga JAS-handläggare inom företaget, berättar Thomas.

I nuläget planerar vi visning av kringutrustning och dessutom ett antal föredrag inom vissa specifika områden. Men vi återkommer naturligtvis med färdigt program under augusti, avslutar han.

ANNE ALLARD



ATR39 ska vara ett verktyg tillgängligt för JAS-handläggare inom hela företaget, som till exempel den här projektgruppen som samarbetar med Saab inom beväpningsprogramvara för flygplan 39. Foto: Peter Lindström



Redaktionen
önskar alla en
trevlig sommar!

Foto: Peter Lindström