



Första arbetsveckan efter semestern kom vår norska kund A/S MÖREFLY, Aalesund och landade vid C-hallen i Malmsslätt med sin första Agusta Bell 204 B för 1000-timmarsstyck.



I den internationella marknadsföringen för helikopterunderhåll har ett särskilt måtto skapats, Quality - and on time (= Kvalitet - och i tid).

Torbjörn Edberg, flygplanförsäljningen säger:

— Att leva upp till detta är ett villkor för vår ökande marknadsandel på civilsidan, och han tillägger:

— Naturligtvis gäller denna politik även för våra militära kunder, men vi går ut internationellt med detta säljbudskap. Vi behöver arbeta in en attraktiv profil på den marknaden, därför har vi lanserat *Quality - and on time*. Och varje anställd i sektorn måste beakta vad detta innebär.

Edbergs anmärkning om att detta måtto även gäller militära kunder är så självklar att den inte skulle behövas. På sina



Torbjörn Edberg: *QUALITY - AND ON TIME* är vårt måtto för helikopterunderhåll på internationell marknad

håll har rykten varit i svang att vi inte skulle behandla alla kunder lika och det är ju alldeles fel. Men enligt vårt ramavtal med FMV skall ju arbeten åt försvaret ges prioritet.

## Hårda krav

Nu är det emellertid så att leveranskraven för helikoptrar är hårda och det betyder lite ovanliga anspråk på arbetsinsatser, i vissa fall exempelvis övertid på helger.

Verkmästare i B-hallen "Jonne" Eriksson svarar på U-nyttets fråga hur han ser på detta:



John-Olof "Jonne" Eriksson utanför "Europahallen" med ett expressepaket - en efterlängtat manövercylinder.

— Jag vill understryka att vi tar jobben i tur och ordning och favoriserar inga kunder. Vi här i hallen har ju fått lära oss — speciellt genom kontakter med kundernas representanter — vilken stor ekonomisk betydelse det har att leveranstiderna hålls. Det kanske andra berörda sektioner i såväl Malmsslätt som Arboga inte riktigt fått klart för sig, även om vissa specialister — t ex från Apparat — ställt upp med kort varsel på helger.

— För oss känns det svårt att ibland få vänta på andras medverkan, vilket kan resultera i onödig tjänstgöring på lördagar-söndagar, när det drar ihop sig till kontrollflygning och leverans, slutar "Jonne".

Lennart Fredriksson,  
Elsektionen Arboga,  
efterlyser långtidsplan



## Långtidsplan efterlyses

Elsektionen 4600 (vid CVA) gör en betydelsefull medverkan i dessa jobb. Vi frågar planeringschefen Lennart Fredriksson 4602 vad man anser om leveranskraven:

— Hittills har mängder av olika apparater från civila heli-

koptrar kommit in som akutjobb men detta får väl betraktas som en barnsjukdom. Även för dessa helikopterjobb borde det finnas långtidsplaner.

## Kvaliteten viktigast



Per-Arne Fornander

U-nytt frågade också några andra medarbetare om deras syn på frågan. Flygplanmontör Per-Arne Fornander (5 år på CVM) menade att det största problemet är att man inte får enheter och reservdelar i tid, och tillade:

— Kvaliteten är ju det viktigaste egentligen och bortsett från ryckigheten i jobbet med övertid då och då — oftast på grund av brist på delar — så tycker jag att detta jobbet med civila helikoptrar är bra och omväxlande jämfört med många andra jobb.

Flygplanelektriker Hasse Karlsson (23 år på CVM) säger:

— Jobbet blir väldigt ryckigt genom att det långa tider står still i väntan på delar. Jag tycker att det kunde vara en bättre planering, det är huvudsaken. Men detta har blivit bättre på senare tid.

— Helikoptrarna är svårare att jobba med jämfört med t ex Saab-flygplan, där det alltid fanns utbytesenheter och reservdelar att tillgå. Nu måste vi låna mellan de olika helikoptrarna och ta hänsyn till gångtider o s v. (Anm: Men det "lånas" inte mellan militära och civila hkp).

— Som elektriker har jag ju ett särskilt intressant jobb, får vara med om kontrollflygningar ibland t ex, men det finns



Hasse Karlsson

olika jobb här. Genom kontrollflygare m fl får vi veta vad kunderna tycker och de är i stort sett belåtna med vår kvalitet, men deras huvudproblem är när vi inte kan hålla leveranstiden, slutar Hasse:

Just då avbryts vårt samtal av elverkmästaren Roland Johansson:

- Kan du jobba över idag Hasse?
- Inte en chans, men måndag, tisdag om det hjälper...

## Övertid oundviklig

Varför denna plötsliga övertid?

Vi frågar "Jonne" igen:

— I detta fall förlöpte det planerade jobbet med en HKP4 snabbare än beräknat och vi såg en god chans att underlätta fortsatta operationer och få fram helikoptern tidigare. (Frågan löste sig).

Planeringschefen på Flygplansektionen Arthur Olsson tillägger:

— Hur noggrant vi än planerar kan det inte undvikas att särskilda arbetsinsatser måste till för att klara leveranstiden. Detta kan t ex bero på ett oväntat fel på en apparat, som kräver ökade arbetsinsatser — utbyte, justering, provning — för att planeringsprogrammet skall innehållas.



Arthur Olsson



— Tillgången på reservdelar är mycket varierande, speciellt för haverister, där vi är framstående i Europa på skrov-reparationer. Tillverkaren har kanske aldrig förutsett sådana omfattande reparationer med åtföljande behov av reservdelar, vars tillverkning kräver specialverktyg. Av de mängder av reservdelar som behövs har vårt behov hittills i sådana fall endast varit enstaka av varje typ. Detta tar dels lång tid, dels blir det dyrt. I många fall får vi själva till slut tillverka kompilerade bitar för hand.

— Kundens krav på korta genomloppstider idag gör att det blir gubbarna på golvet som får sitta emellan, men planer finns på att vi ska investera i såväl utbytesenheter som reservdelar så att vi kan minska dessa stora krav på övertidsarbete i framtiden slutar Arthur Olsson.

## Även målarna ställer upp



Gösta Karlsson

Målare Gösta Karlsson (8 år på CVM, vice sekr i Verkstadsklubben) har också synpunkter på det här med helikopterbrådskan:

— Vi målare har ett ansträngande jobb, lite giftigt och så där, därför blir vi trötta till kvällen. Att då få övertidsjobb tycker vi är svårt att orka med. Ofta kommer bud om övertid med kort varsel så man inte kan planera sin fritid. Det är särskilt svårt över lördag-söndag, då vi behöver vädra ur lungorna med frisk luft.

— Efter många år som målare har alla lacker och lösningsmedel satt sina spår och man känner ett starkt behov av rekreation.

U-nytt: — Vad tycker du är svårast i det här jobbet?

Gösta Karlsson: — Att göra rent i helikoptrarna, som vi måste göra i B-hallen, där allmänt utsug saknas. Då måste vi arbeta med friskluftsmask och i trånga utrymmen: det är tröttande. Att jobba med andningsmask när vi målar i den välventilerade målarverkstan är tröttande det också för övrigt.

Ibland måste vi ställa upp och måla på helger för att färgen ska torka till månadan.

## Kontrollen i kläm

En grupp medarbetare som också har synpunkter är kontrollanterna. Vi frågar Einar Eriksson i B-hallen (31 år vid CVM):

— Även för kontrollverksamheten betyder reservdelsproblemet svårigheter: vi får göra avbrott som är till nackdel för kontrollarbetet. Dels innebär det en risk för kvalitetsförsämring, dels fördröjning av hela produktionen.

— Våra mångåriga rutiner med militära flygplan och helikoptrar verkar inte passa de villkor som gäller civila jobb. Det tekniska underlaget är helt olika upplagt även om kvalitetskraven är lika stora. Att jobba med föreskrifter på engelska



Einar Eriksson

ger ett annat arbetsförlopp än vi varit vana vid. Därmed inte sagt att detta är svårare, tillverkarnas underlag är i stort sett enklare att följa än de mer omfattande svenska militära föreskrifterna. När vi har kvalitetsfrågor kan vi vända oss direkt till FMV för dess materiel, medan de civila luftfartsmyndigheterna i Sverige och Norge inte har motsvarande möjligheter att ge snabba besked utan måste samråda med de utländska tillverkarna. Sådant fördröjer jobbet — och "kontrollen" får kritik från "produktionen".

Einar Eriksson avslutar med en synpunkt på kontrolljobbet, som alla kontrollanter och montörer säkerligen kan instämma i:

— Att kontrollera andras arbete kan kännas besvärande för såväl kontrollant som den som får sitt arbete bedömt. Därför är det viktigt med ömsesidig förståelse och respekt, att kontrollanten behärskar arbetsområdet så att hans beslut accepteras utan misstro. Detta är ett villkor för flygsäkerheten.

## FMV kritik

Chefen för FMV-F Kontroll- och förbindelsekontor vid CVM, flygdirektör Olle Ståhl misstänker att verkstan i inledningskedet i viss utsträckning har låtit civila helikoptrar gå före de militära.



C F:QUJ/CVM, Olle Ståhl granskar en provreparation på helikopterblad.

— Jag har en känsla av att försvarets helikoptrar blivit onödigt försenade t ex genom att verkstadspersonal varit bortrest på utbildning för de civila jobben. Andra skäl till förseningar är ibland att oväntade fel plötsligt dyker upp även om vi erfarenhetsmässigt vet att sådant händer. Men det kan vi inte lasta U-Sektorn för, säger Olle Ståhl, som tillägger:

— Ett förslag diskuteras nu att man skulle betrakta de militära helikoptrarna som levererade när de lämnas till kontrollflygning, då skulle det bli lättare med alla diskussioner, som uppkommer genom de anmärkningar som kontrollflygningarna föranleder. Å andra sidan löser detta inte användarens problem. Det är ju tiden då helikoptern åter kan sättas i tjänst som ur hans synpunkt är väsentlig. Jag vill dock framhålla att förhållandena hela tiden förbättras, t ex genom att det tekniska underlaget för våra helikoptrar ständigt förbättras av företaget i samråd med oss.

## Förståelse

När vi nu gett oss in på helikoptermarknaden och därmed måste möta delvis nya konkurrensvillkor kan det vara bra att FFV-U-arna i allmänhet får en liten inblick i aktuella problem.

Att en civil helikopteroperatör "hänger på låset" för att få sin maskin på utlovad leveransdag är lättare att förstå, när vi får veta att man tar in bortåt 7000 kronor per flyg-

timme. Och att de militära helikoptrarnas arbetsuppgifter är angelägna det vet ju var och en — tänk bara på räddningstjänsten till sjöss! Uppdrag att rädda människoliv gäller för övrigt även de civila helikoptrarna. Bland FFV-U satsningsområden för nya arbetsuppgifter håller helikopterverksamheten på att utvecklas tillfredsställande. Men visst har vi problem att lösa.

Helikoptermarknaden är lovande. Vår gradvisa uppbyggnad av dessa resurser som "norra Europas största helikopterverkstad" tar sin tid. Vissa improvisationer t ex med övertidarbete m m är ofrånkomligt i denna bransch, men man satsar på större resurser för att minska de obekväma arbetsinslagen.

U-nytt hoppas att denna lilla artikel skall bidra till förståelsen hos alla berörda medarbetare så att överenskomna leveranstider beaktas när det gäller helikoptermaterielen från såväl civila som militära kunder.

## Marknads-P S:

Vi förhandlar just nu om ett kontrakt på 1000-timmarstillsyner på helikopter AB 212, vår hittills största civila helikopter. Den första tillsynen planeras börja i oktober och beräknas sedan, efter ett inledningsskede, omfatta en hkp per månad. Kontinuerligt.



### SAMRÅD OM T-HUS

I augusti förra året enades berörda samrådsgrupper vid CVA om vilken prioritet de skulle föredraga om det skulle bli aktuellt med att välja mellan teknikkhus eller elektronikbyggnad vid CVA.

Då samlades man i gröngräset på Ekbacken: fr v Per Granström, Lennart Thornström, Birgitta Sjögren, Erik Werner, Eric Ganell, Curt Sjöberg, Karl-Gunnar Näslund, Sven Björklund, Ingvar Johansson och Nils Pettersson.

## Byggen vid CVA och CVM

Jag finner mig föranlåten att ta till pennan med anledning av U-nytt nr 4 och den där beskrivna fackliga aktiviteten i samband med prioritering av T-hus.

Vid CVA togs i samband med äskande av pengar för byggnation samråd med samrådsgrupperna som berördes av T-huset. Därvid beslöt att FCTF och SF till sektorchefen kunde framföra att inom CVA ansågs det mer berättigat att elektronikhuset prioriterades före T-huset vid CVA. Detta framfördes också till sektorchefen med tillägget att prioriteringen inom sektorn måste ske genom sektorledningen, vilken har överblicken över hela sektorn.

När det sedan stod klart att den äskade investeringssumman skurits ned, men att CVA tillgodosetts med både T- och elektronikhus vidtog, som mycket riktigt påpekats, facklig aktivitet från Malmsslättsföreningarnas sida.

Vid ett sammanträffande i Eskilstuna den 11 mars, där generaldirektören uppvaktades av Malmsslättsföreningarna, blev även vi från CVA kallade och vid detta sammanträde beslöt av generaldirektören och sektorledningen att en omprioritering skulle ske. Från vår sida fanns ingen anledning att invända, då vi redan tidigare till ledningen överlätit prioriteringen inom sektorn. Jag begärde emellertid att ett nämndsammanträde skulle hållas på CVA där beslutet om omprioriteringen framgick. Så kunde inte ske eftersom det inte stod klart förrän just den 23/6-76 att omprioritering

verkligen fick göras.

Varför nu denna långa "förklaring", jo det verkar av artikeln som om facken vid CVA och CVM skulle i samråd beslutat om omprioritering, vilket inte är fallet. Att vi däremot har det bästa samarbete kan inte förnekas men nog "släss" vi för våra medlemmar var och en på sin ort.

Eric Werner, FCTF Arboga

## Kurser på RM8

Utbildningen på Viggemotorn har fortsatt även i vår och är nu praktiskt taget avklarad för motoravdelningens personal.

Reparationsverkstadens personal har fått en orientering om motorns uppbyggnad och funktion samt en inblick i den nya reparationsteknik och de nya material som används.

Volvo Flygmotor har hjälpt oss med 19 olika kurser, som behandlat demontering, montering, kontroll och motorprovning. Praktiskt taget var vecka har 3-4 montörer och tekniker varit i Trollhättan för att bli intrimmade på motorns alla finesser. Totalt har 50 man genomgått dessa kursavsnitt.

## Flygdag Malmen

FV jubileumsflygdag arrangeras av F13M på Malmen söndagen den 29 augusti. Då har allmänheten tillträde. Lördagen den 28 är det också flygdag men endast för F13 anställda och särskilt inbjudna. Dessa flygdagar markerar FV historiska ursprung på Malmen och torde bli de största på länge. Grindarna öppnas kl 9 och stängs 1730. Det blir unika programpunkter med historiska och nya flygplan, musik, flygturer utlottas m m.

Entréavgift 5 kr, barn under 12 år gratis. Parkeringsavgift 5 kr. Kom i tid, blir det fint väder kommer 10000-tals besökare för det var länge sen det var stor flygdag på Malmen. FFV deltar med en 20 meter lång bild-utställning.

## 'CVA-trim'

CVA IF:s "CVA-TRIM" våromgång avslutades med prisutdelning på Gyllene Balken före semestern.

Elmer Axelson delade ut priser till 21 lyckliga som med motionens och lottens hjälp blivit pristagare.

Totalt har ca 400 CVA:are och deras familjer deltagit och presterat 15.554 motionstillfällen under perioden 1 febr - 31 maj vilket få anses ganska bra. Vi siktar givetvis mot ännu större deltagande till kommande arrangemang, som vi hoppas kunna genomföra under hösten ett led i friskvården.

Vi tackar trimledarna med Jan-Olof Blomqvist och Per-Arne Bergström i spetsen för ett väl genomfört arrangemang och hoppas alla fortsätter i samma goda anda i höst.

CVA IF



Elmer Axelson delar ut pris till Bo Bergqvist. Anders Ander myser i bakgrunden.

## På Axevalla hed

Korpralen instruerar beväringarna i vapenvård:

— I sa va gränsalöst rädda om era bösser, pöjka. Glöm ente å laga dom inna di går sönnert!



Armeverkmästare Lars-Erik Johnsson (med flyghjälm!) och armeingenjör Roland Andersson hälsades välkomna med den första Strv 103:an till Malmslätt av sektionschefen Sture Nilsson och övering Christer Nilsson Flygplanavdelningen.

# Nytt arméjobb

I slutet av juli rullade återigen en Stridsvagn 103 in på CVM för underhållsarbete. Det var den första av två vagnar som på prov skall repareras och modifieras av oss. Projektet kallas ÄP 73:3 (ÄP = ändringspaket).

Det är tre år sedan ett par Strv 103 för första gången kom in genom våra grindar. Då gällde det för vår del 400-milsanalys av komponenter.

Arméns fordon måste i likhet med flygplan modifieras. FMV-A har beslutat så för Strv 103. Modifieringsarbetet kommer att utföras av miloverkstäder.

För att minska den totala omloppstiden för detta modifieringspaket har FFV-U nu fått en förfrågan att utföra modifierings- och reparationsarbete på kompletta vagnar. Om vi får denna order kommer vår del att omfatta ca 60 vagnar och ge en sysselsättning för 5 - 6 man några år framåt.

Detta modifieringsarbete är intressant ur flera synvinklar. Bland annat får vi en djupare kunskap i system-kunnande då man nu arbetar med kompletta vagnar. Därmed kan vi bättre assistera armén i tekniska frågor. Vidare får FFV-U möjlighet att visa att vi även i fortsättningen vid större modifieringsarbeten kan vara ett bra komplement till miloverkstäderna.

## Redan 1967

När Stridsvagn 103 ("S" som den dåförtiden kallades) varit i tjänst en tid fick vi ett nytt översynsobjekt, Caterpillar gasturbin. Det var 1967. Det jobbet följde med till CVA när motorverksamheten överfördes dit.

Omkring 1970 utökades sektorns underhållstjänster åt FMV-A genom att vi då blev huvudverkstad för hydraul- och styrsystemkomponenter för både Strv 103 och 15,5 cm Bandkanon. Sådana arméjobb är ett betydelsefullt arbetstillskott för såväl apparatsektionen som motoravdelningen. Även instrumentsektionen gör vissa arbeten för arméns stridsfordon.

Under överinseende av armeverkmästare Lars-Erik Johnsson åtgärdas premiärvagnarna i förra godsterminalen (by 16). Verksamheten skall senare etableras i andra lokaler om vi får hela jobbet.

## Tack

Ett varmt tack till vänner och arbetskamrater, FCTF avd 107 och arbetsledning, som deltog i gratulationerha på min 50-årsdag och gjorde den till ett glatt minne för framtiden.

Enar Johansson, 6030



Avdelning 2152

732 00 ARBOGA

drar igång det fackliga arbetet vid sitt ordinarie möte på Medborgarhuset tisdagen den 21 september kl 19.