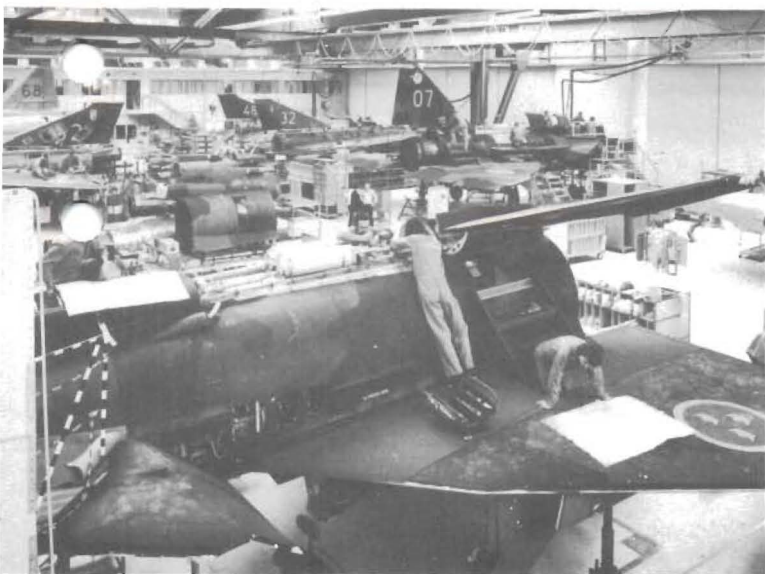


Första Viggarna levererade



C-hallen i Malmslätt: Jobben på 35 Draken håller på att successivt ersättas av 37-modifieringarna.

Den beställning på modifiering av en serie fpl 37 Viggan, som U-nytt tidigare berättat om, har nu börjat resultera i leveranser. I början av juni levererades det första planet och nyligen ytterligare två 37:or.

Trots alla igångsättningssvårigheter med detta stora åtagande har leveranserna klarats av med god tidsmarginal och väl är det, för kontraktsformen i detta fall innebär att vi får "böta" om vi blir försenade.

— Då detta kan ses som ett sorts examensarbete för framtida 37-jobb, gäller det att pågående modifieringsarbeten även i fortsättningen görs lika bra och framförallt enligt uppgjorda leveranstavtal, framhåller Arne Ottosson, 1020.

Men det är inte bara sektorns folk i Malmslätt som gör jobbet. Servicepersonal från flygtelesystem (4330) i Arboga, liksom motoravdelningens servicegrupp rycker vid behov ut och hjälper till, ofta med kort varsel.

Under ett veckoslut nyligen var ett servicelag från Motor i Arboga och gjorde snabbt ett arbetskrävande apparatbyte på plats vid CVM. Vid midnatt på söndagskvällen var jobbet klart och C-hallens montörer kunde ta vid på måndagsmorgonen: ett bra exempel på sektorns allsidiga styrka!



Mötet med IK 1000

Informationskommittén för avdelning Flygplan, IK 1000, sammanträdde kring ovanligt många väsentliga frågor vid CVM den 8 augusti, denna gång förstärkt med fackordförandena för FCTF och SF vid CVA, Erik Werner respektive Ingvar Johansson samt Kjell Andersson SACO/SR/CVM. CVA-arna hade begärt att personligen få vara med därför att förslaget att bilda en projektgrupp för helikopterunder-

som gagnar de civila hkp-jobben, rationaliseringen avser givetvis även det militära helikopterunderhållet.

Information

om detta har getts till all berörd personal, bl a vid ett "stormöte" på verkstadsgolvet i B-hallen vid CVM i början av juni, dittills den snabbaste MBL-informationen till personalen.

Christer Nilsson, 2000, lämnade nu i stort sett samma

blev MBL-förhandling om hkp

hållet även berör sektioner inom Flygplan vid CVA och andra avdelningar inom sektorn.

Projektgrupp för alla helikoptrar

Bakgrunden till behovet av en projektgrupp är att vissa helikopter kunder ställer allt högre krav på oss, särskilt de norska företagen. Flygplanavdelningen har därför lämnat den norska huvudkunden en allsidig offert som innebär att vi investerar i utbytesenheter och reservdelar, tillsätter en särskild sammanhållande ledare m fl åtgärder för att rationalisera hkp-underhållet.

Rationaliseringen utgår från behovet av en fastare styrning, som ska ge snabba LEVERANSER, rimliga PRISER samt rätt KVALITET. Men detta är inte enbart en åtgärd

information till IK 1000, jämte vad som hänt i saken den senaste tiden. Ingvar Persson kompletterade informationen och frågan diskuterades mycket ingående, varvid en del frågetecken rätades ut.

Erik Werner framhöll att såväl FCTF som SF medlemmar vid CVA reagerade rättså kraftigt mot att denna projektorganisation skulle tillsättas. Frågan om bildande av sådana berör i regel inte endast en avdelning, varför en principdiskussion först borde ha skett. Werner menade, att man kanske borde skynda långsamt och avvakta t ex pågående organisationsutredning inom sektorn.

Projekt måste finnas

Ingvar Persson konstaterade att vi redan har flera projektgrupper som arbetar med goda resultat, och att vi säkert

kommer att få införa flera sådana vid behov. Han framhöll att den aktuella hkp-gruppen är speciellt viktig för oss nu med hänsyn till att detta är ett satsningsområde med en expanderande marknad, som är mycket känslig för störningar.

Gösta L Johansson, SF CVA, anmärkte på att utkastet till projektspecifikation för hkp-verksamheten bara talar om hårdvaruarbeten — om folket på verkstadsgolven — och undrade varför mjukvarusidan inte berördes.

Det poängterades, att hårdvaruarbetet är det som satsningsområdet avser — alltså att göra underhåll på helikoptrar — men att projektet även omfattar "därmed förknippad verksamhet".

Ingen kritik mot 'golvet'

Ingvar Persson framhöll att detta inte får tolkas som en kritik mot t ex flygplanmontörerna, som hittills inte fått tillräckliga förutsättningar, t ex i form av utbytesenheter och reservdelar, tillräckligt snabb service från andra sektioner osv.

Det är många olika åtgärder som nu behövs för att, som projektets mål säger, "skapa kortare beslutsvägar och förenklade arbetsformer så att hkp-arbetena kan göras till lägsta kostnad, på kortast möjliga genomloppstid och med rätt kvalitet".

Sven-Åke Överström, SF CVM, erinrade om att facken vid CVM tidigare tagit upp kraven på en bättre planering och anskaffning av reservdelar, verktyg och provdon, att EN ansvarig borde tillsättas och, tillade han: — det måste hända nåt snabbt!

Frågan är alltså inte ny. Han menade, att de betänkligheter som FCTF och SF vid CVA framfört kanske mest botten i bristande information, eftersom man på g a semestrarna inte hunnit orientera kollegerna där om detta.

För FCTF vid CVM framhöll Ingemar Vilnersson det angelägna i att projektet startar och ger viss prioritering av hkp-arbetena.

Kjell Andersson, SACO/SR, sa att hans organisation "applåderar initiativet" och att det är riktigt att ta affärs-mässiga risker och satsa på satsningsområdena.

Premiär för primärförhandling

På FCTF och SF vid CVA initiativ beslutades att IK-mötet i detta avseende skulle betraktas som en primärförhandling enligt medbestämmandelagen (MBL) och protokollföras att hkp-projektet tills vidare ska arbeta enligt den föreslagna projektspecifikationen (med någon justering av ett par meningar i utkastet). Projektledare är Christer Nilsson. Alla parter är överens om detta, facken stöttar projektet, som ska delges övriga avdelningar så att dessa också medverkar.

Snabbt 'stormöte'

Sedvanlig vidareinformation ska ges i berörda IK. Redan innan mötet var avslutat höll Christer Nilsson ett nytt möte i B-hallen för berörd personal, där han — man får väl säga rekordsnabbt — vidareinformerade om projektet och aktuella helikopterarbeten.

Marin-hkp

IK-mötet behandlade en rad andra informationer, bl a ett jämförande studie ska göras av H-tillsyn på marinens HKP 4C, dels en hos oss, dels en vid marinens bas i Berga. FMV Verkstadsavdelning i Karlstad ska övervaka och följa upp dessa båda tillsyner, varefter en analys ska ske, som kommer att vara en faktor i beslutet var framtida sådana tillsyner åt marinen ska förläggas. — Hoppas jämförelsen utfaller till vår fördel! Ingemar Vilnersson framhöll att det är angeläget att de jämförande tillsynerna verkligen

görs på lika villkor, med lika registrering av arbetstid osv. Även andra hkp-jobb diskuterades.

Budget och förlorade jobb

Budgetfrågor behandlades, dels utfallet 77/78, dels det nya årets budget. Beträffande den senare gavs orientering om vissa större offerter som vi förlorat till konkurrenter därför att våra priser varit högre.

Flygplansförsäljnings rapport, talande om den hårdnande konkurrensen, föredrogs. Man diskuterar orsakerna till att konkurrenterna allt oftare offererar till lägre pris än vad vi gjort.

En särskild information lämnades om en utredning angående eventuellt underhåll på apparater till Linjeflygs flygplan Fokker F 28. Utvärdering pågår av detta ganska omfattande undersökningsmaterial.

FLIK

är förkortningen för Flygindustrikommittén, vilken regeringen tillsatt för att studera den svenska flygindustrins framtida verksamhet i alternativet att egen utveckling och tillhörande produktion inte finns inom landet (dvs alternativet utan B3LA).

Rolf Forsell 1100, orienterade om frågeställningarna:

- Hur klara produktionen och driften av 37-systemet
- Erforderliga resurser för detta
- Eventuella överkapacitetsproblem
- Hur organisera och fördela de totala resurserna för drift och underhåll i Sverige efter att utveckling och produktion avslutas

Våra till FMV och FLIK framförda synpunkter på vår framtida medverkan gick igenom. Det gäller alltså bedömning av arbetsfördelningen mellan Saab Scania, Volvo Flygmotor och andra flygindustrier samt FFV vid olika alternativa anskaffningar av flygplan i framtiden.

De samlade tekniska (mjukvaru-)resursernas fördelning ingår som en väsentlig fråga för oss här. Kommitténs rapport kommer i oktober 78.

Framtida fredsunderhållet

av flygmateriel och tillhörande markmateriel (exempelvis STRIL-materielen) ska studeras. Nuvarande organisation för fredsunderhåll bygger i stort på de förutsättningar som gällde 50- och 60-talens materiel, dvs relativt många flygplan men med måttlig komplexitet.

Det framtida flygvapnet (under 80- och 90-talen) planeras ha mindre antal flygplan, komponenter och förband, men komplexare materiel. Studien ska ske i en projektorganisation i FMV ledning. FFV-U kommer förmodligen att medverka i lednings-, projekt- och arbetsgrupper.

Arbetet ska vara klart i december 1979 och resultatet får stor betydelse för vår framtid.

Beläggningen

inom sektorn är ibland ojämn, hävdade Erik Werner, som vill att man ska studera hur lån av personal mellan olika avdelningar och sektioner lättare ska kunna göras.

Arbetsbeläggningen inom Flygplan berördes. Alge Lundqvist, 1200, påtalade att konstruktionssektionen 1830 har lägre beläggning för den närmaste framtiden än normalt och är mycket beroende av om en aktuell stor offert blir antagen. På produktionssidan är beläggningen inom plast- och gummi-verkstaden samt säk-materielverkstaden ganska svag just nu.

Rolf Forsell påtalade att den nya miljö vi nu verkar i ger behov av mera levande och flexibla beläggningsprognoser, varför en ytterligare förbättring av vår prognosverksamhet håller på att utarbetas.

U-nytt

ska referera detta IK-möte. Det var dess sista beslut för dagen.



Snabblagat



Stefan Öwre, Nils Eriksson och Ingemar Johansson lyfter ut Allison-motorn ur helikoptern för ett verkligt snabbjobb.

med gott resultat

Den 6 juni på morgonen kontaktades Ulf Pettersson, 6420, MOTOR/Försäljning, av Jämtlands Aero. Under samtalet framkom att en av östersundsfirmans helikoptermotorer var i behov av omgående reparation. Det gällde en Allison C 20, en Jet Ranger-motor. Firman befann sig dessutom i viss tidsnöd med brandbevakning och andra flygupdrag på programmet. En helikopter — Hughes 300 — kunde vid 11-tiden lyfta från Östersund med Allisonmotorn på passagerarsätet.

Efter en tidsödande flygning i motvind och oväder landade Stefan Öwre på CVA-området klockan 15.40. "Passageraren" togs omgående in för demontering och reparation. Sedan man funnit och åtgärdat också en del oväntade fel kunde Stefan följande kväll återvända till Östersund.

På plattan hade då hans Hughes 300 avlösts av en Bell 206 från JTL Helikopterflyg i Malmö. Den hade flugits hit av piloten Göran Lund. Inom de närmaste 24 timmarna bytte man både en turbinmodul och kompressorhuset på denna motor. Efter kontrollflygning lyfte piloten med sin Bell 206 från plattan den 8 juni för hemfärd.

Vad kunderna sa

Från JTL Helikopterflyg framhölls att man var imponerad över att leveranstiden kunde hållas så kort trots att ett oförutsett extrajobb måste klaras av när motorn var under arbete.

Sören Hansson, Jämtlands Aero sa efteråt: — Man har utfört ett mycket gott arbete och det kunde inte ha gjorts snabbare. Vi är alltså helt nöjda med resultatet. Det är bara synd att FFV inte kan ställa upp på de översyner av våra helikoptrar som vi är i behov av nu, men det saknas visst reservdelar för att ett sådant arbete ska kunna göras tillräckligt snabbt.

Anne Allard, 8109

CVM-facken skrev till ministrar

Strax före semestern gjorde fackorganisationerna vid CVM ett ovanligt utspel: man skrev brev till industriministern, försvaraministern och FMV och framförde anmärkningar mot "att nya underhållsresurser håller på att byggas ut i landet

för krigsflygplan och helikoptrar samtidigt som underhållsbehovet minskar".

Ordförandena för FCTF If 72 och CVM:s Verkstads-klubb samt SACO/SR platsombud vid CVM undertecknade breven, i vilka man särskilt påpekar ett fall där ett inom branschen civilt mindre företag fått en beställning från FMV på modifiering av flygplan SK 60.

I breven begär man en snabb behandling av denna fråga, eftersom flera liknande anbudsärenden är aktuella.

Fackorganisationerna hänvisar till att "medlemmarna med ökande oro påtalar denna utveckling, som redan nu skapar sysselsättningsproblem för flera kategorier medarbetare i företaget, verkstadspersonal, konstruktörer och annan teknisk personal".

CVÖ-arna flyttar

I samband med semestern hände det som de flesta L-tjänstemännen på CVÖ väntat på: den nya kontorstillbyggnaden blev färdig för inflyttning! Svunnen är alltså den tid då många formligen satt i knät på varandra.

Sista arbetsdagen före semestern fick alla "flyttande" packa ner sina tillhörigheter i kartonger. Under semestern ombesörjde inhyrd personal själva flyttningen och den första arbetsdagen efter semestern packade man upp sina prylar i det nya arbetsrummet.

En uppskattad detalj är de dricksvattenkylare som finns i den nya byggnaden. Den varma inflyttningsveckan var det kylda dricksvattnet särskilt begärligt.



Till vänster ligger det nya CVÖ-kontoret framför det gamla. Den nya entrén på gaveln är skymd bakom skylten. Resterna av den tillfälliga kontorsbaracken som syns på bilden, är nu borttagna. Baracken flyttas till Malmslätt för FFV-I/CVM behov.

Även receptionen har flyttat till den nya byggnaden. Det innebär, att du ska gå in i det nya husets huvudingång och anmäla dig för växeltelefonisten när du hälsar på oss i framtiden.

Välkommen!

Hans Brännström, 5877



Trots nya och större utrymmen har Jan Rundqvist 5834 problem med att placera sina pärmar. — Men det ska ordna sig, lovar han.

DIREKT GRÖNLAND

Strax före semestern levererades vår senaste reparationshelikopter typ Bell 204 B med flyg direkt Malmen - Söndre Strömfjord.

Nils-Erik Olsson 1350, Lars Åkesson 2164 och Hans Karlsson 2138 var med till Grönland för att slutjustera teinstalationen på plats efter hopmonteringen av helikoptern där. De berättar att kunden var nöjd med vårt jobb, det stod förresten att läsa i firmans personaltidning GLACE NEWS.

Fyra dagar efter transporten var helikoptern monterad och ute på uppdrag över isvidderna.

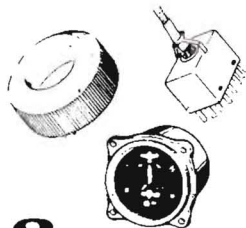
Tre veckor senare hade denna helikopter passerat sin första 100-timmarsstillsyn - helt utan anmärkning. Det fick två representanter från oss veta häromdagen. De var på Grönland för att, på kundens inbjudan, studera om vi ska åta oss ett nytt liknande jobb, i så fall den tredje "grönländaren".

Hkp-kroppen lastas in i transportflygplanet Hercules, som vi hyrt av flygvapnet, för transporten direkt till Grönland.



Inte hafs utan MAFS:

Varför får jag inte mina reservdelar ?



detalj inser man snart att vi som kunder är relativt små hos våra leverantörer och därför inte tillhör de intressantaste.

'Omöjlig' balansgång

Allt detta plus mycket annat gör anskaffningen av materiel mycket svår. Naturligtvis skulle man kunna lägga all materiel som kan tänkas komma till användning i förråd, men det har varken vi eller något annat företag i världen råd med. Därför gäller det hela tiden att balansera kostnaden för förråden mot kostnaden för avbrott i produktionen. En sådan balansering är svår om inte omöjlig. Därför arbetar MAFS nu med att ta fram tekniska hjälpmedel i form av datasystem för att underlätta detta "omöjliga" balanseringsarbete.

Det första ett sådant datasystem ska hjälpa till med är att hålla reda på de reservdelar som finns hos oss. Hur mycket finns det? Var finns det? Finns ersättningar? Ska det omkontrolleras osv. Det fordras då att alla in- och uttag registreras. Egentligen är denna del ingenting annat än de gamla förråds korten, som man stoppat in i ett dataregister.

Som nästa steg kan man bygga på en del som räknar ut när man bör köpa, lämplig leverantör, när man ska inventera osv.

Tar bort blanketter ?

Nästa steg kan vara att ta bort de flesta papperen, exempelvis MU-kort, följesedlar etc. Man kan i stort sett komplicera sina hjälpsystem hur mycket som helst. Men även här gäller det att hitta en lagom avancerad nivå. Det är en av anledningarna till att man bygger sådana här system i etapper.

Du ska få det du behöver

Eftersom allt utvecklingsarbete kräver kännedom om verksamhetens art och omfattning börjar man nästan alltid med att kartlägga nuläget och inventera problemen. Inom MAFS har vi därför nu kartlagt i stort sett alla avdelningar och arbetsuppgifter som har med materielförsörjningen att göra. Vi håller som bäst på att sammanställa detta material.

Alla de krav om problem som kommit fram får sedan ligga till grund för de krav man ska ställa på framtida system. Hela utvecklingsarbetet sker genom täta kontakter mellan arbetsgruppen och framtida användare för att de verkligen ska få vad de behöver och inte prackas på någon skrivbordsprodukt utan verksamhetsanknytning. Därför blir berörda perso-

*) För specialisterna kallas detta "lokallupphandling".

ner då och då "störda" med en massa frågor, men detta är nödvändigt för att nå ett gott resultat.

125 Mkr belastar

Andelen materielkostnader i vår verksamhet är hög, ca 22% av den totala omsättningen (558 Mkr budgeterat), dvs 125,5 Mkr. Av detta köper vi från materielverkets förråd (FMV-F: UR) för 88 Mkr, köper för 12 Mkr prylar till egna förråd och s k orderredovisad materiel för 25,5 Mkr. Alltså prylar som vi köper direkt och har "liggande" här och var ute i produktionen.

Förhoppningsvis har du på detta sätt fått en liten inblick i detta arbete. Om du har några frågor eller förslag är du när som helst välkommen till oss på 8414, Kenneth Lundberg på tel 614 eller Anders Thufvesson på tel 408 eller någon annan i organisationen.

Det är ju i sådan här verksamhet "inne" att ha en referensgrupp, i detta fall representanter för olika verksamheter som medverkar ibland. Denna grupp består av Gunnar Olsson, 2014, Tore Källkvist, 5440, Gertie Lexén, 5811, Jonny Johansson, 7103, Kjell Andersson, 8414, Hans Hagström, 8700 och Sten Jonsson 8811. Prata gärna med dem också.

Kenneth Lundberg, 8414

Mupparna

Ja, vi har ett stort antal muppar, förlåt, moppar inom sektorn. Vid städning smutsas moppar, damm- och skurtrasor, som vi sedan tvättar "centralt" i en speciell tvättmaskin vid CVM.

Inom sektorn smutsar vi ner ca 750 moppar per vecka.

I februari i år fick vi en helt ny tvättstuga i källaren i byggnad 43. Där finns en helautomatisk datakortstyrd tvätt-



Här vid CVM tvättas sektorns alla moppar, Yvonne Ekholm sköter den moderna tvättstugan.

maskin, en centrifug och en torktumlare. Varje tvättomgång omfattar ca 50 moppar.

Den 22 februari kom Yvonne Ekholm för att tvätta åt oss. Hon sköter dessa fina och toppmoderna maskiner.

Hon jobbar 5 timmar per dag och brukar hinna med 4 tvättar på en dag. När maskinen går har hon dessutom tid att städa lokalerna i huset. Men Yvonne ska också hinna med att packa mopparna i plastpåsar. De ska ha en viss fuktighet vid packning, för att bättre kunna förhindra att dammet yr omkring, när de används.

Jättefin kamratanda

U-nytt gjorde för ett tag sedan besök på vår Teleinstrumentverkstad i Vällingby utanför Stockholm.

Det är en lite bortglömd arbetsplats och därför känns det angeläget att få berätta vad killarna heter och vad de sysslar med.



I vällingbyverkstaden samverkar fr v. Gunnar Almqvist, Mats Larsell, Mario Nicolini, Leif Carlsson och Kenneth Persson.

Mats Larsell är den som varit med längst. Han började verksamheten där 1970 men hade då sin arbetsplats i FOA:s lokaler i Stockholm. 1972 flyttade verksamheten till Vällingby och styrkan var då fyra man.

Gunnar Almqvist håller i planering och ser till att reservdelar finns i lager. Förutom detta sköter han kontorsidan med fakturering, beställningar och liknande. Han har dessutom hand om all telefonkontakt med kunderna.

Mario Nicolini, Kenneth Persson och Leif Carlsson jobbar med service av instrumenten.

Anders Bergman reser med servicebussarna vissa tider på året och resten av tiden tillbringar han i Vällingby med servicejobb.

Dessutom finns ju serviceverksamheten i Oslo, som sköts av Thomas Björkman. Vi skrev om detta i U-nytt nr 4 i år.

Marknaden ljusnar

Båda verkstäderna är direkt knutna till 4650 i Arboga. Verksamheten kom till som en följd av att kundkretsen i stockholmstrakten kraftigt ökade. Men i och med att man till 50% arbetar åt den civila marknaden är känsligheten för konjunkturen mycket stor. 1977 var ett svårt år med få jobb men i dag ser läget betydligt ljusare ut.

Eftersom samtliga serviceingenjörer jobbar med alla olika typer av instrument kan de lätt ersätta varandra och rycka in vid semestrar och sjukdom.

När U-nytt för ganska länge sedan berättade om vällingbyverkstan hade grabbarna en del kritik att framföra och den kvarstår. De säger i dag ungefär följande:

Besökarna hittar inte

Det har hela tiden varit mycket svårt för besökare att hitta till verkstan, där den ligger mitt inne i ett bostadsområde. Det har inte funnits några skyltar. Man måste i förväg orientera besökarna och beskriva hur de ska hitta. Inte förrän man står precis framför rätt dörr i ett portvalv kan man upp-

täcka en liten skylt med texten "FFV Underhåll".

Tidigare var det meningen att verkstan eventuellt skulle flyttas, varför skyltfrågan bordlades. Men det tar också tid att få tillstånd av kommunala myndigheter och fastighetsägaren för att få sätta upp skyltar överhuvudtaget.

Vi har tagit kontakt med berörda och avvaktar deras svar, säger Henry Fredriksson, 8324.

Får vi som vi vill blir det dels en stor skylt på husväggen (ca 2,5 m lång i FFV färger blått och vitt) synlig från Grimstagatan, dels en skylt vid entrén i portvalvet.

Posten går fel

Det händer ofta att brev till vällingbyverkstan blir försenade upp till en vecka därför att adresseringen varit fel. Till och med några inom sektorn "slarvar" otroligt med adresseringen, säger grabbarna. Många brev hamnar på stockholmskontoret i Frihamnen i stället! Bland annat...

Den rätta adressen är: FFV Underhåll, Teleinstrumentverkstaden, Grimstagatan 89, 162 27 Vällingby.

— Fortsätt inte att chansa med adressen! Slå upp i telefonkatalogen först, säger man i korus.



Kenneth Persson t.h för protokoll över lunchrastens pilkastning. Mario Nicolini har fått in sina pilar väl samlade och Leif Carlsson står i tur t.v.

Vi hade en trivsamt förmiddag i verkstan och kan också rapportera att grabbarna trivs utmärkt med jobbet och i lokalerna, som inkluderar ett trivsamt matrum. Kamratandan är jättefin och samarbetet inom gruppen och med kunderna blir därefter.

*

Korpens motionsimning i Linköping

startar den 4 september. Alla som orkar röra på armar och ben är hjärtligt välkomna.

CVM IF Simsektionen



Sprickletare varnas

Vid sprickletning med självlysande (fluorescerande) vätskor får man inte använda glasögon eller kontaktlinser av sk foto-kromatiskt glas. Sådant glas mörknar i solljus och ultraviolett ljus (UV).

Sprickletaren förlorar då synskärpan och missar sprickorna, som ska upptäckas just med hjälp av det självlysande medlet, när det belyses med UV-lampa.

Dessa moderna glasögon är till för att spara ögonen mot starkt solljus, men är alltså direkt farliga i jobbet.

Detta har upptäckts i USA. Instruktioner, normer och TOMT håller på att ändras. 8083 har utfärdat en varning till berörda instanser inom FFV.

Alla resekostnader av ondo?

Uppmaningen att resa mindre, som Tommy Martinsson skrev i förra U-nytt, har som väntat gett flera läsare anledning att reagera.

Kraven på oss från kunderna att hålla nere kostnaderna inkluderar givetvis även rese- och traktamentskostnaderna och de kraven är större om vi arbetar (och reser) på fastpris-kontrakt. Det är en förtroendefråga mellan oss och kunden. Tycker han att vi sviker förtroendet och huggar för oss orimligt mycket så bäddar inte det för framtida uppdrag.

Bland flera skriftliga motfrågor till artikeln publicerar vi här en av insändarna och ett bemötande.

Men kunden betalar ju

Jag förmodar att i Tommy Martinssons redogörelse för resekostnaderna även ingår kostnaderna för tekniska personalens resor.

Så som Tommys redogörelse är upplagd kan man förledas tro att alla resekostnader ska ses som en utgift som drabbar FFV-U som en ökad omkostnad.

Då det gäller personal som går på indirekt tid är resonemanget riktigt, men då det gäller tekniska sidans personal som huvudsakligen går på direkt tid (produktiv tid) reser denna personal som regel på speciella uppdrag från FMV, varför tekniska personalens resekostnader inte belastar FFV-U budget som en omkostnad. Det torde snarare vara så att man tar ut sedvanlig vinst på resor som utförs av personal med direkt tid.

Gösta Sundmark, 1533

Kunden kan bli missnöjd

Uppgifterna om resekostnaderna i U-nytt nr 5 föranledde en del frågor och kommentarer, som fordrar svar och förklaringar.

De angivna beloppen avser totala resekostnader och det är lika betydelsefullt att hålla efter dessa oavsett om de drabbar omkostnaderna eller om man reser på direkta aonr.

Det är en viktig uppgift för oss att se till att vi ger våra kunder de produkter de vill ha till den lägsta kostnad som är möjlig med hänsyn till kvalitet, leveranstid o s v. Detta gäller naturligtvis oavsett om vi har fast pris eller bok- och räkningspris. Det gäller således, att minimera våra totala kostnader.

Speciellt då det gäller bok- och räkningspris är det en förtroendefråga mellan oss och våra kunder att vi söker minimera kostnaderna, eftersom vi tyvärr vid denna prisform får högre vinst ju högre kostnader vi åsamkar oss för produkten.

Avsikten är givetvis inte att jaga resekostnader mer än andra kostnader, men de är antagligen bland de kostnader som är lättast att reducera. Om en resekostnad är nödvändig för att fullgöra en arbetsuppgift eller om resan medför att andra kostnader, exempelvis arbetskostnader, kan reduceras, då är resekostnaden fullständigt motiverad.

Slutligen, det är ett väldigt kortsiktigt resonemang att vi på bok- och räkningspriser får mera vinst ju högre kostnader vi har. Kunderna kan bli missnöjda med de priser de får betala för våra tjänster och den skadan kan bli mycket svår att reparera.

Arnold Junflo, 8200



Förbrödning

1/4 -RT ✓ -E ☕ +T—
2 1/6 -F 7/7 -K A A JAVISST



Kaffepausarna vid kursen utnyttjade till såväl tekniks snack som nyttig personlig bekantskap. Fr. v Göran Bengtsson 4255, Hans Öhlin 1430, Stig Karlsson Telub, Ulla Björnudd 5877, Gert Cajvall 4350 och Kai Eriksson 5330.

kring praktisk handbok



SPEC-EL som utkom 1976 och tidigare har presenterats i U-nytt (nr 7/1976) har varit föremål för en veckokurs med deltagare från FFV-U och TELUB. Huvudlärare var avdelningsdirektör K-G Andersson FMV-F:QL, som tagit fram handboken tillsammans med ett antal avsnittsredaktörer, bl a ur vår sektor. Kursen arrangerades av Roland Isacson från TELUB (tidigare CVA) under medverkan av Per Olof Olsson 8125.

Deltagarna tyckte att det är positivt att man även under en kurs av så allmänt slag som denna får tillfälle att träffa kamrater från olika koncerner. Det ger vidgade erfarenheter och ökade förutsättningar för koncernsamverkan.

FMV har för egen del tidigare genomfört sex liknande kurser. SPEC-EL har blivit en bestseller och hitintills gått ut i över 600 ex inom försvaret och till industrin.

För såväl FMV som FFV är det angeläget att handboken blir känd och använd. Vid specifikation, konstruktion av ny materiel och teknisk beredning av underhåll är den ofta ovärderlig. Den får då önskad normgivande effekt, förutom att arbetet underlättas och effektivteras.

Tidigare utgåva tog slut, men ett nytryck har kommit ut. Saknas SPEC-EL på Din enhet kan den rekvideras via 5713 (Arboga), 1911 (Linköping) resp 5878 (Östersund).

Nils Åkerblom, 8060

Anm.

SPEC-EL är en "Handbok vid specifikation av elektronisk materiel"



CVM:s Verkstadsklubb

kallar till möte torsdagen 7 sept kl 1900 i folkets hus, Grottan. Ett av huvudärendena är 78-79 års avtal. Mer information kommer på mötesaffischerna.

Styrelsen

Vår lilla rebustävling om kvalitets betydelse i vårt jobb väckte ju glädjande stort intresse. De flesta pristagarnas förslag har publicerats, men förra gången fick vi inte plats med detta sista bidrag, som också fick juryns hedersomnämning. Det visade sig vara skrivet av ett "proffs" på det där med kvalitet, chefen för FMV kontroll- och förbindelsekontor vid CVM, fdir Olle Ståhl, som filosoferar på ett litet annorlunda sätt kring rebusens innebörd "Kvalitet - allas ansvar".

Är det nån som tar upp hans kastade handske?

Alla är lokalvårdare - för kvalitets skull

Det var inte särskilt länge sedan Du kom till en nystädad arbetsplats på morgonen. Det var så det ska vara. Städskan hade gjort det sent på kvällen eller tidigt på morgonen, tyst och försynt, för städerskor skulle bara finnas, inte ses, höras eller störa. De vågade inte heller för städerska var det sämsta sedda jobbet av alla. Kommer Du ihåg? Dög man inte till nåt annat kunde man alltid bli gatsoppare om man var karl, städerska om man var kvinna.

Men tiderna ändras. Städskan är borta, lokalvårdaren är här. Även om det inte har trängt igenom överallt, så är detta en kategori människor som i högsta grad bidrar till kvaliteten. Du jobbar bättre om Du trivs bättre, och Du trivs bättre i ett städad utrymme. Instrument och apparater fungerar bättre om de monteras i ren miljö och även här är bl a lokalvårdarens insats avgörande.

Gamla tidens städerskor visste nog inte alltid hur viktiga de var. Dagens lokalvårdare vet att de är viktiga men kan givetvis inte hela bakgrunden till att den och den apparaten kräver den och den miljön för att fungera.

Hur är det med Dig? Är Du också en "städerska"? Tycker Du att Du har ett skitjobb som inte är så särskilt viktigt?



Det är inte säkert att kvaliteten på U-nytt blir bättre av att redaktionsbordet ibland ser ut så här...

Skydda affärs- hemligheterna !

I all affärsverksamhet baserar man sina erbjudanden på olika dokument - affärshandlingar. Det kan vara ritningar, provningsprotokoll o d. I många fall är de handlingarna att betrakta som affärshemligheter mellan avsändaren och mottagaren.

Industrin har som praxis att markera den kommersiella sekretessen och upphovsrätten genom att stämpla allt material som sin egendom m. m.

Inom FFV har vi en föreskrift FFV nr 10.10176 med anvisningar för detta skydd av företagshemligheter. Sektorinstruktion 8100/23 (f. d. sektororder UP/23) hänvisar till FFV-instruktionen, som i punkt 3.4 föreskriver en röd stämpeltext.

Det har hänt att man på olika håll aningslöst delat ut kopior av handlingar så att konkurrenter kunnat dra fördel av detta till vår nackdel!

Genom att i klartext upplysa mottagaren om våra krav kan vi åtminstone efteråt hävda vår rätt...

Alla aktuella dokument måste stämplas före utsändning. Normalt gör försäljningssektionerna det, men om andra instanser måste sända ut dokument måste de se till att stämpeln används.

Ta kontakt med din försäljningssektion för att avgöra sekretessgraden: rent hemliga saker ska naturligtvis behandlas enligt sekretesslagen osv. Den speciella stämpeln finns hos sekretariatet inom 1020, 4020, 6400, 5400, 5802, 7005, 9010 eller 8020. Så här ser den stämpeln ut: hjälp till att täta eventuella läckor!

Denna handling är FFV egendom och får enligt gällande lag ej obehörigen användas, kopieras eller delges tredje person utan FFV skriftliga medgivande.

FÖRENADE FABRIKSVERKEN

.....
enhet

.....
ortsadress

IK 8300

Produktionsservice hade sammanträde med sin informationskommitté den 19 juni

Arbetsläget inom olika sektioner samt investeringsfrågor ventilerades.

Om du har några frågor angående gångna eller kommande sammanträden kan du vända dig till din facklige representant.

Nästa sammanträde med IK 8300 blir fredagen den 29 sept.
K. An.

Varför byrå ?

Lönetitlar blir ingen klok på. Att man inom förvaltningar har byråingenjörer, byråintendenter osv kan man kanske acceptera. Men nu har ju även vi på våra verkstäder fått byrå-folk, t ex byrådirektörer, avdelningsdirektörer (utan egen avdelning) osv.

Och dessa hemska förkortningar sen: bing, ding, ving, dass...

Att militära förband har intendenter, liksom muséer, kan man väl begripa, men varför dessa konstiga lönetitlar hos oss? Var finns logiken?

Var står de möbler som givit benämningen byrådirektör? Vad är skillnaden på en tjänst för en ingenjör som kallas verkstadsingenjör och en som kallas byrådirektör? Förleden "byrå"

har ju dålig klang, då den förknippas med byråkrati, men det kan väl inte vara orsaken till att även FFV-U står med sådan titulatur?

Nyfikna mot söder

Svar:

Byråtitlarna inom FFV härstammar från den tid då FFV organisation var indelad i byråer. Bing, ding, ving och bass har följt med cv från FMV till FFV. FFV fabriker har dessutom för vissa tekniska tjänster titeln fabriksingenjör. Titlarna är fastställda av budgetdepartementet att ingå i FFV personalförteckning. Riktlinjerna för tjänstetitlar inom U är användande av tidigare cv-titlar, så långt detta är möjligt. För icke tekniska tjänster är U i vissa fall hänvisade att använda byrå- och avdelningsdirektör som tjänstetitel. Vissa tidigare titlar vid cv täcker endast behov för lönegrader upp t o m F 11.

Industridepartementet fastställde tjänstetitlar för de tjänster inom U som var föremål för s k AB-förhandlingar 1976. Det gällde sektions- och avdelningschefer samt vissa specialisttjänster. Beroende på tjänstens lönegrad erhöles dessa tjänster titeln byrå- eller avdelningsdirektör, oavsett tjänstens placering i U organisation.

Nu är frågan om titlar och eventuell anpassning av dessa i tiden och till ett förhållande som bättre skulle passa för U verksamhet inte så enkel som man kan tro. Tjänstetitlarna är kopplade till och bestämmer den avtalsenliga lönens storlek reglerat i Allmänt tjänsteförteckningsavtal (ATF). Dessutom bestämmer tjänstetiteln pensionsperiodens åldersgränser. De titlar U får använda måste återfinnas i den förteckning av tjänstetitlar som finns upprättad för statliga tjänster.

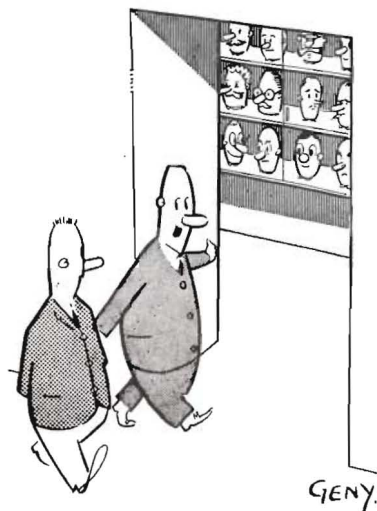
Att komma tillrätta med nuvarande titelflora och uppnå en förenklad förteckning gällande FFV har hittills misslyckats.

Harry Rosevall, 8100

Nu är det klippt igen!

Sektor FFV Industriprodukter har börjat ge ut sin egen personaltidning. Den heter I-nytt förstas. Redaktör är Lena Abrahamsson. Välkommen i den interna kommunikationens tjänst!

En liten poäng är att premiärnumret återger en skämtteckning, som tidigare publicerades i Profilen, CVM:s gamla personaltidning. Sen klippte Skottgluggen nr 3/69 denna lustighet. Det var ju kul att den teckningen kom till heders igen. Och den är ju inte sämre för att poängen är gammal. Profilen klippte den på 50-talet ur Rolls Royce News. Vi klipper den en gång till; cirkeln är slut.



Detta är vårt huvudkontor (RR News)

DETTA NUMMER gick i press den 16 aug.
NÄSTA planeras komma ut den 2 sept.