

Nya AEROGRAMMET

Personaltidning för FFV Aerotech. Nr 3 1990.

Postadress: FFV Aerotech, 581 82 Linköping. Redaktör och ansvarig utgivare: Lennart Bladh, tel 013-231560. I redaktionen: Anne Allard, tel 0589-82405, Hans Brännström, tel 063-156154. Sättning och tryck: LTAB, Linköpings Tryckeri AB, 1990.

Mycket jobb med bra flyt på Farnboroughmässan

Årets händelse i flygbranschen var Farnborough International '90 i början av september. En summering visar att närmare 800 utställare deltog där, enligt arrangörerna en ökning med 10 procent jämfört med 1988.

Att det pågick en konflikt mellan Irak och Kuwait parallellt med mässan märktes inte nämnvärt. Den avspeglade snarare avspänningen i världen. Det civila inslaget var mer markerat än tidigare, och de militära flygplanen på plattan var färre. Allt enligt erfarna deltagarna från FFV Aerotech.

FFV Aerotech lade i år tyngdpunkten på sitt deltagande i chalet. I monter som IG JAS-företagen delade, representerades FFV nästan uteslutande av det engelska bolaget Aerotech Ltd. Den Sverige-baserade verksamheten presenterade sig där enbart med en skärmställning och med hjälp av FFV Aerotechs värdinnor.

Det var framför allt i chalet FFV Aerotechs inbjudna gäster visade sig. Under affärsdagarna infann sig omkring 320 kunder för formella eller informella affärssamtal.

Aktiviteten var intensiv hela veckan, och lokalens läge var ett klart plus. Det gick alldeles utmärkt att följa flyguppsvisningarna från fönsterplats.

Bra flyt

Trots den stora tillströmningen av gäster flöt det mesta mycket bra. Det bekräftade värdinnorna Helen Jonsson från Motor och Inger Hagelin, inhyrd av företaget från Fare Care.

— Det har gått ovanligt fint i år, tyckte de båda som har erfarenhet av



Morgonsamling för värdarna med genomgång av dagens besökslista. Från vänster: Jan-Olof Hällberg marknadsflygteknik, Ingemar Hansson FFV Aerotech marknadsförsvaret, ansvarig för chalet Jan Cedvén marknads Avionik och med ryggen mot kameran Carl-Erik Johansson chef Flygteknik.

tidigare flygutställningar i såväl London som Paris. Vi arbetar med ett nytt system för att registrera alla gäster, och det har fungerat alldeles utmärkt.

En stor del av äran tillfaller Inger, som kläckte idén till systemet. Hon hade dessutom förberett kvällsmottagningar och övriga bokningar så att allt gick smidigt.

— Det enda vi inte råder över är tyvärr trafiken, som ofta kan vara ganska kaotisk under Farnboroughveckan, konstaterade hon.

Något udda

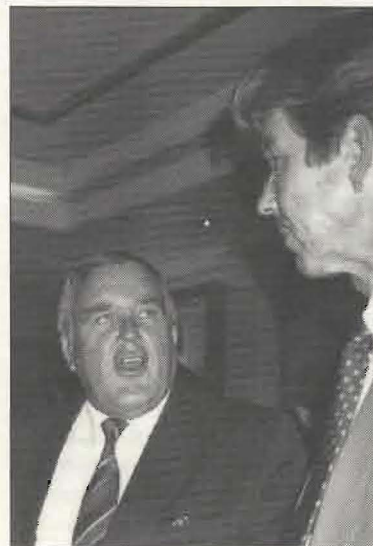
Några udda saker finns det alltid att berätta från en utställning av detta gigantiska format. Säkerheten var som vanligt minutiös. Polisen gör varje morgon en rond till varje chalet för att kolla att allt är som det skall. En dag sprängde man en väska på P-platsen. Innehållet var dessbättre harmlöst, men några risker tar man inte i dessa sammanhang.

Fransk flygindustri hade sitt chalet i

närheten av FFV. Vid ett besök där råkade en FFV-are hamna mitt i en "sittstreck". Ett antal irakier vägrade bestämt lämna lokalen förrän fransmännen försäkrat dem om fortsatta militära leveranser till Irak. Hur det hela slutade förtäljer inte historien.

Under en av flyguppsvisningarna skulle Concorden landa på banan. Därför måste världens största flygplan, den ryska bjässen Antonov 225, maka sig bort från plattan. Under bogseringen brast dock staget till dragbilen, vilket inte är förvånande med tanke på att flygplanet väger omkring 600 ton. Sent om sinder fick Antonov igång sina motorer och kunde för egen maskin rulla undan, och Concorden som cirklat runt området kunde äntligen landa.

Text & foto: Anne Allard



På mottagningen för svenska försvaret fick FFV Aerotech prominent besök. En av världens första gäster var försvarsminister Roine Carlsson, som på ett strålande humör frågade Jan Eiborn: — Är det här FFV håller till ikväll?

Samlad teknik för många



Packat och klart för FFV Aerotechs teknikseminarium, som lockade hundratalet gäster från Försvarets Materielverk.

Ett av de matnyttigare inslagen under flygmässan var, enligt många, FFV Aerotechs teknikseminarium. Det kan betecknas som en allmän information åt företagets kunder och var en mycket välbesökt tillställning.

Ett hundratal representanter från Försvarets Materielverk bänkade sig i kristallsalen på hotell Le Meridien första morgonen i London. Där fick de veta var de kunde hitta de intressanta inslagen på årets flygmässa.

Sammanhållande för seminariet var Sven Hugosson som till sin hjälp hade en hel kader tekniker från FFV Aerotech. Var och en presenterade det de funnit mest intressant på utställningen inom sina specialområden.

De startade förberedelserna några dagar före den officiella invigningen och arbetade in i det sista med att hitta rätt bland objekten på den enorma utställningsytan. Inte förrän gästerna anlände till seminariet var de sista anteckningarna färdiga. Med andra ord var det pinfärska uppgifter de bjöd på denna förmiddag.

Ord och bild

Sven Hugosson inledde med en allmän bild av aktuella konsortier och samarbetsavtal på flygmarknaden. Han gav även några glimtar om vad flyguppsvisningarna skulle bjuda på.

Alf Gustafsson från Avionik bevaka sina områden elektronik, avionik, testteknik, programvara och utbildningssystem. Göran Danbolt från Flygteknik pratade bland annat om hjälmar, FLIR, spaning och navigering. Magnus Kramer från FFV Materialteknik riktade intresset mot avancerade fiberkomposit. Slutligen gav Benny Ask och Hans Clasén från Motor en bild av den

militära motorutvecklingen och vad motortillverkarna visade upp på Farnborough.

Allt ackompanjerades av videoupptagningar som Lars-Gunnar Fogestam redigerat för gästernas räkning.

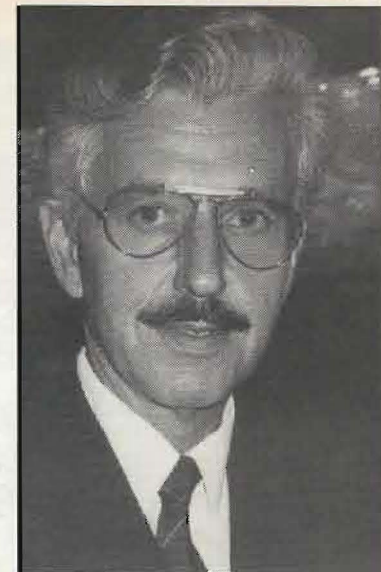
En bra guide

— Det här är en utmärkt startpunkt på ett besök vid Farnborough, menade Staffan Näsström från FMV:Flygplanbyrå. Detta inledande seminarium blir en guide som stöd för att hitta rätt på utställningen. Och det är extra viktigt för de som har begränsad tid på sig att se det de är intresserade av.

Ingemar Eriksson, FMV:Driftbyrå gav också högt betyg för en bra och snabb översikt.

— Den var lagom lång, koncentrerad och beskrev även en rad intressanta möjligheter. Detta preparerar oss inom våra specialområden, där mina faller främst inom de sfärer som Alf och Magnus berörde. Därför menar jag att seminariet är ett mycket gott uppslag från FFV Aerotechs sida som väl fyller sin funktion.

Text & foto: Anne Allard



Ingemar Eriksson FMV:FuhD anser att seminariet fyller en viktig funktion med sina korta och koncentrerade tekniska översikter.



Alf Gustafsson från Avionik väckte stort intresse med sitt föredrag och fick efter avslutat värv svara på ytterligare frågor från auditoriet.



Det civila inslaget dominerade. Ett undantag var British Aerospace som, måhända i Kuwaitkrisens spår, visade upp en omfattande vapenarsenal med två Harrierplan i täten. Där gjorde Margaret Thatcher ett oannonserat besök under Farnborough '90.

Hjälpmiddel för konstruktörer inom mekanik, el och elektronik

- Den nya Kopran ska ses som ett hjälpmedel för framför allt konstruktörer i deras arbete med ritningar, men även vissa tekniska handläggare och materielberedare ska i Kopran finna en hel del som kan hjälpa dem i arbetet.

Den som säger så är Kjell Hansson, ordförande i Aerotech Sveriges tekniska råd, och en av de som ligger bakom den nya Kopran. Varför har ni tagit fram en ny konstruktionspraxis för Aerotech Sverige, eller Kopra som vi säger i dagligt tal?

Elektronik och el

- Den gamla Kopran, som Roland Jansson var mannen bakom, handlade nästan enbart om mekanisk konstruktion. Dessutom har den nästan tio år på nacken och det har ju hänt en hel del på teknikens område sedan dess.

Den nya utgåvan är kompletterad med viktig information till elektronik- och elkonstruktörer. Dessutom är innehållet uppräskat och därmed lättare att läsa.

Kjell Karlsson, kvalitetschef på division GS, har även han varit inblandad i den nya Koprans tillkomst.

Modern uppslagsbok

- Gamla Kopran var bra för sin tid. Nu har vi tagit bort alla standarder och normer och i stället hänvisar vi till dessa dokument. Nu liknar Kopran mera en modern uppslagsbok.

- Dessutom är det så att den nya Kopran innehåller information om flygmateriel, ritninghantering, CAD-anvisningar med mera.

Men tiden står inte stilla. Hur får ni in nya tekniska rön i Kopran?

- Den kommer att ligga på ändringstjänst, säger Kjell Karlsson. Så fort något av innehållet behöver ändras eller tillföras ska det ske snabbt.

Snabba ändringar

Nu vet man ju att nya pärmar i bokhyllan tenderar att bli dammsamlare. Hur undvika det med Kopran?

- I samband med utgivningen genomför vi en utbildningsdrive. Sören Ajax i Östersund, Kurt Andersson i Arboga och Bertil Hellberg i Linköping ska åka runt till divisionerna och utbildna användarna om Kopran och dess förtjänster.

Ansvar för att hålla Kopran aktuell i framtiden ligger på Aerotech Sveriges tekniska råd. Projektledare för nya Kopran är Rolf Persson, som till vardags arbetar med kvalitetsfrågor på Parts Repair. Han säger:

Kvalitetskrav

- Det är ett kvalitetskrav från våra kunder att vi ska styra konstruktionsverksamheten inom Aerotech Sverige. Därför finns Kopran, nu i en moderniserad utgåva, och med rakare linjer för styrning av konstruktionsverksamheten.

- Kopran gäller alltså bara inom Aerotech Sverige?

Javisst, men det är inte förbjudet för andra inom FFV att titta i den, säger Rolf, och avslutar med:

- Nu är inte nya Kopran komplett på något vis. Vid utgivningen är den färdig till hälften och resterande avsnitt kompletteras efter hand.

Hans Brännström



De båda Kjellarna - Karlsson och Hansson - slänger symboliskt den gamla Kopran i papperskorgen. Nu har det ersatts av en modern variant som ska vara till hjälp för alla konstruktörer inom såväl mekanik, el som elektronik.

Frågor och svar inför bolagsbildningen

Needan följer andra omgången av frågor och svar inför den stundande bolagsiseringen av FFV. Curt Lindenbaum besvarar läsekretsens frågor.

Har du fler frågor ring eller skriv till Nya Aerogrammet, namn och telefonnummer finns i redaktionsrutan på tidningens framsida.

Vilka villkor för delpension

Jag hade tänkt att ta delpension när det ges möjlighet. Är det samma villkor som gäller i bolaget som för affärsverket?

Svar: Grundreglerna i ITP är i princip likvärdiga med reglerna i SPR.

Kommer vi ha sjuklön?

Kommer vi fortfarande att ha sjuklön, eller får vi bara ersättning från försäkringskassan?

Svar: I och med att Affärsverket FFV ombildas till bolag upphör det nuvarande arbetsgivarinträdet.

Egenlivränta

Undertecknad när pensionsåldern med utgången av år 1991. Har sedan 511126 varit anställd vid detta företag och alltså tjänat företaget i 40 år.

Min tanke var att begära s k egenlivränta från och med 1992, då denna skulle ge mig ca 900:-mer i månaden än tjänstepensionen gör. Denna möjlighet sägs försvinna om bolagsbildningen sker före år 1992, då villkoret för att åtnjuta denna förmån är att man är statsanställd?

Om detta är sanningens bleka krankhet, snubblar jag på tröskeln och förlorar 900:-/mån efter 40 års lång och trogen tjänst i vårt företag. Undra sedan inte om man är besviken, om så är fallet.

Henric Dackebo

Svar: Enligt gällande praxis hos olika försäkringsgivare (SPV, SPP med flera) "stannar" delpensionärer kvar i det gamla pensionssystemet vid byte av pensionssystem.

Sämre villkor för föräldraledighet

I ett FFV-Nytt sa Börje Sturk att villkoren för föräldraledighet är sämre i bolaget. Stämmer det, och varför har de försämrats?

Svar: Rätt och fel! Det går inte att jämföra "äpplen och päron". AST medger visserligen längre ledighet med viss löneutfyllnad än i det kommande branschavtalet. Men i gengäld saknas i AST möjligheterna till "tillfällig föräldralön" under 12, 15 respektive 18 dagar per år om den anställde i sin familj har ett, två eller fler barn under 12 år. Förutsättningen är dock att tillfällig föräldrapenning erhålles.

Övertid vid resor

Jag reser mycket i tjänsten. En stor del av resandet sker utanför arbetstid. Kommer jag att få övertid när jag reser?

Svar: I branschavtalet § 7 finns regler om restidsersättning. Övertidsersättning utges nämligen normalt inte under resa. Om så ska kunna ske måste "arbete" utföras, till exempel chaufförsarbete i traditionell mening. Restidsersättningen kan endast utgå vid resa inom landet.

Planerandets vedermödor

I år firade Farnboroughutställningen i England 50 år. Det är så många år sedan den första utställningen hölls på flygplatsen i Farnborough.

Farnborough är en flygutställning som är ett måste för företag som arbetar inom flygbranschen.

Att från vår horisont - utanför England - planera en medverkan vid dessa gigantiska utställningar kräver många förberedelser i olika former.

För det första; vad är målet med att vara där. Vidare; vad vill vi uppnå och vad får vår medverkan kosta.

Har jag svaret på dessa frågor, och jag anser kostnaderna vara rimliga, kan jag gå vidare i min planering.

Det är många kontakter som ska skötas; utställare, arrangör, cateringfirmor osv.

Framtagande av utställningsmaterial, transport av dessa till utställningen och byggande av monter och chalet på plats tar tid och kräver noggranna förberedelser redan hemma i Sverige.

Det viktigaste är kanske; vilka ska bjudas in och ska vi bjuda på något utöver vårt deltagande. Allt detta kräver planering. När kunderna svarat, med angivande av besöksdag, kan föreställ-



KOMMENTAREN
Jan-Olov Hällberg

ningen börja. Då är det full fart i en veckas tid.

Efter utställningen krävs en noggrann utvärdering. Vad blev resultatet, ställt mot det förväntade. Har vi fått presumtiva nya kundkontakter. Vård av nuvarande kund/marknad. Var det tillräckligt med värder för att ta "hand" om kunderna. Det är frågor som ska besvaras, och som ligger till grund för deltagande i kommande utställningar.

Det ligger mycket arbete med att planera och utvärdera en utställning i detta format, en utställning där prislappen för deltagande inte understiger två miljoner kronor.

Planerande i alla ära; en femtedel av alla kunder kommer rätt dag - det säger min erfarenhet av dessa utställningar. Verkligheten är inte så enkel som planering, men planering underlättar.

Dagboken

Hans Brännström, tekniskri-bent och interninformatör hos division GS.

Måndag

Jag säger som han som skulle avrättas på måndag: Den här veckan börjar inte bra. I hållande regn, motvind och två ynka plusgrader företogs cykelturen till jobbet. På dagordningen stod arbetsuppgifter av rutinkarakter, inte speciellt upphetsande. Men är det måndag så är det!

Tisdag

Septemberutgåvan av divisionens personaltidning GS-Nytt måste göras i dag. Givetvis en omöjlighet eftersom en viss herr Karlsson inte kan lämna sitt manus förrän på onsdag. Det är nästan alltid så att någon visar dålig respekt för dead-lines.

Vi dagens slut visar det sig att, ena hjulet på cykeln är tomt, att någon cykelpump inte finns att tillgå, att tvåans buss gick för fem minuter sedan, att nästa buss går om 55 minuter, samt att hustru med bil är på rymmen och ej tillstades för hämtning. I rena ilskan går jag hem, en natt promenad på nio kilometer.

Onsdag

Karlssons bidrag till GS-Nytt anländer per fax. Jag lämnar materialet till Lasse som gör lay-outen på sin fina dator. Uppenbarligen tycker den (datorn) inte om det jag åstadkommit eftersom den trilskas större delen av dagen.

Så småningom ordnar det till sig så att 300 exemplar av GS-Nytt ser dagens ljus vid kopieringsapparatens kortsida.

Dagen innehåller för övrigt korrekturläsning av en instruktionsbok. Herre-du-min-skapare vilken tur att ha hinner ta bort de värsta grodorna innan någon anna ska läta sina argusögon nagelfara skapelsen.

Torsdag

GS-Nytt delas ut i huset. Reaktionerna låter inte vänta på sig: Läsarna är snabba att peka på stavfe-len. Bra! Det visar att dom läser bladet. Läsarna undrar också över Helmers senaste inlägg. Inte ovanligt.

Större delen av dagen går åt till att diskutera innehållet i en instruktionsbok tillsammans med en besökare från FMV i Karlstad.

Som styrelsemedlem i facket, som än å länge heter FCTE, får jag besvara frågor från en medlem. Frågor som har med bolagsiseringen att göra. Inte är det mycket jag vet. Som tur är har förra utgåvan av denna personaltidning, Aerogrammet, svar på de flesta av frågorna. Där ser man betydelse av god information i rätt tid och rätt kanal.

Fredag

Äntligen fredag! Går igenom beläggningen med Gunnar samt intervjuar Jan-Olof för Aerogram-mets räkning. I övrigt innehåller dagen två gamla försyndelser; instruktionsböcker där några varit (o) fina nog att ha synpunkter på innehållet. Efter arbetsdagens slut påbörjas 85-milfärden till Nordingrå vid Bottenhavet.

Lördag-Söndag

I Nordingrå vidtar det sedvanliga höstarbetet med en sommarstuga som jag inte äger men ofta besöker. Bland annat ska veden för nästa år sågas, klyvas och förpassas till vedboden. Två dagars hårt arbete känns i kroppen vid återresan till Östersund. För att inte tala om hur det känns dagarna därefter. Men det blir en annan historia som icke rymms i uppdraget att skriva denna dagbok.

Hans Brännström