

Vinn på att märka om störst antal prylar!

Vinn på att byta ut gamla logon mot den nya! Det är de enkla spelreglerna för en ny tävling inom FFV Aerotech.

Det enda du behöver göra är att byta ut eller täcka över så många gamla skyltar och märken som möjligt, samt ersätta dem med den nya FFV Aero-tech-logon.

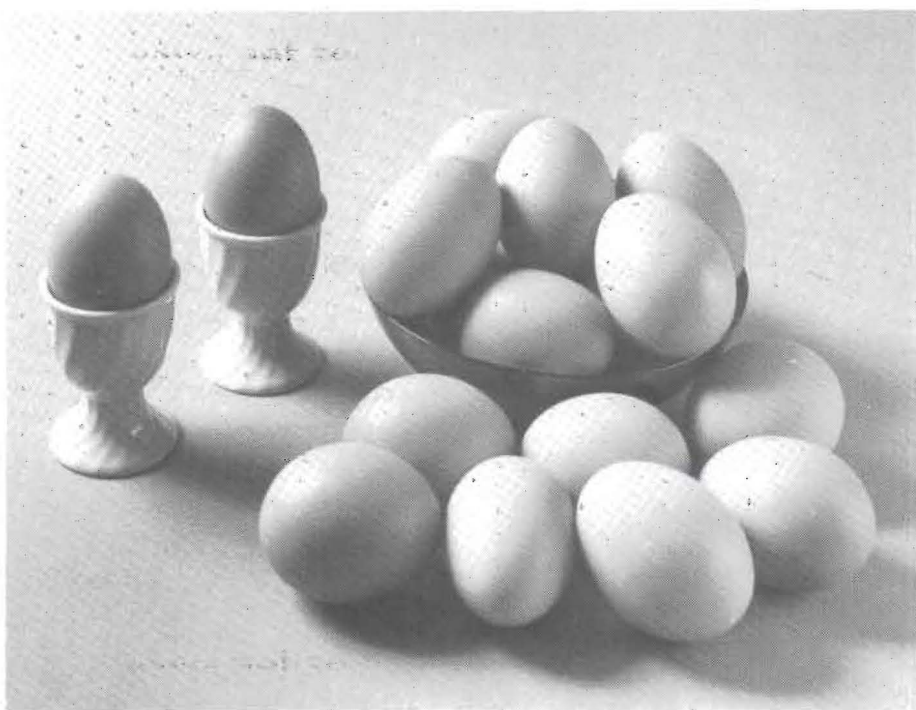
Räkna alla byten du gjort och sänd in uppgift om antalet, plus namn och adress till Sigvard Nilsson, SH22.

Särskild tävlingsblankett kan du hämta hos respektive avdelnings- eller sektionschef. Om du är flitig kan du vinna en gram-fon-skiva, som inte går att få tag på i öppna handeln!

Den 1 januari 1986 övergick vi till att heta FFV Aerotech. Projektgrupp Namnbyte bedömde att namnbytet skulle kunna genomföras under årets två första månader, vilket i någon mån visade sig vara alltför optimistiskt.

Att helt och hållet få bort våra gamla namn går naturligtvis inte. Namnen kommer att finnas kvar i en mängd papper och dokument som framställts under gångna år.

Det hindrar inte att alla anställda kan hjälpas åt att byta ut eller täcka över de gamla namnen på materiel och annan utrustning, där logotypen sitter utvändigt och är iögonfallande. För detta an-



Efter allt påskfirande och ägg-ätande är det dags att ta nya tag på våra respektive arbetsplatser. Våren är på väg och naturen gör sig redo att byta ut sin gamla skrud till en ny och fräsch sådan. På samma sätt ska vi hjälpas åt att röja bort företagsnamnen som tillhör det förflutna och ersätta dem med vårt nya namn FFV Aerotech. Foto: Ingemar Kjellberg.

damål finns självhäftande etiketter med vår nya logotype, som du kostnadsfritt kan beställa från respektive expensförråd.

Som en ytterligare sporre för att alla ska sätta fart med ommärkningen, går Projektgrupp Namnbyte nu ut med en särskild tävling, som alla anställda välkomnas att delta i.

Tävlingstiden sträcker sig från och med den 15 mars 1986 till och med den 15 april 1986. Under den tiden ska du skriva upp alla ommärkningar du gör.

Observera att tävlingen inte omfattar interna handlingar, underhållslistor med mera, som avslutats eller påbörjats under 1985 och kommer att slutföras under första kvartalet 1986. Inte heller K- eller F-kort på förrådsförvarad materiel, där ommärkning ska ske genom förrådspersonalens försorg innan utlämning får ske.

Ifylld tävlingsblankett ska vara Sigvard Nilsson, SH22 tillhanda senast den 21 april 1986. Tänk på att "ärlighet varar längst" – trovärdigheten kan bedömas...

Vinsterna består av gramfon-skivor – "Tre generationer" med Jussi, Rolf och Reinhold Björling. 50 sådana skivor kommer att delas ut till de flitigaste ommärkarna. Välkomna att vara med!

Cyklisterna och nya namnet ska synas

Den nya lagen om utökat antal reflexer på cyklar träder i kraft den 1 april 1986.

Projektgrupp Namnbyte inom FFV Aerotech har därför på förslag från Trafikkommittén anskaffat och fördelat ekerreflexer för cyklar till samtliga anställda inom företaget. Respektive avdelnings- eller sek-

tionschef ombesörjer att reflexerna delas ut till personalen.

Ekerreflexerna har naturligtvis försetts med FFV Aerotechs nya logotype och ingår som ett komplement i informationskampanjen om vårt namnbyte.

Sigvard Nilsson, SH22

Versionskontoren ur vår synvinkel

Försvarsmaktens beslut om att inrätta versionskontor vid förbanden för planering och uppföljning av flygplanssystemen är ett aktuellt diskussionsämne, inte minst inom FFV Aerotech. I det ursprungliga förslaget anser man sig kunna göra besparingar motsvarande 20 manår vid FFV Aerotech genom att använda förbandens egen personal.

Hur kommer detta att påverka vår nuvarande verksamhet med systemkoordinering och hur långt har uppbyggnaden av versionskontoren kommit?

Det är några av frågorna som Lars-Erik Käll, verksam inom sektorstab Företagsutveckling, försöker besvara i den här artikeln.

Efter nästan tre års interna "förhandlingar" inom flygvapnet börjar versionskontoren nu komma igång i takt med hur man lyckas rekrytera personal till de olika arbetsuppgifterna.

– För vår del märker vi av versionskontorens på flera sätt redan nu, säger Lars-Erik Käll, sammanhållande för Systemkoordination, CF50, inom sektorstab Företagsutveckling.

– Sedan ett par år tillbaka redovisas till exempel respektive flygplantyps tillsyns- och modifieringsläge av versionskontorens planeringsingenjörer. Det sker två gånger per år vid de vanliga planeringsmötena mellan FMV:FuhD och FFV Aerotech, fortsätter han.

– Med tanke på versionskontorens tillkomst pågår en omstrukturering av materieluppföljningsverksamheten.

För flygplan 37 jobbar vi med detta i en arbetsgrupp, som leds av FMV. I gruppen deltar versionskontorscheferna för AJ/S37 från F6 och JA37 från F13. Jag representerar FFV Aerotech och är

även gruppens sekreterare, berättar Lars-Erik.

Allt större roll

Finns det fler påtagliga saker, där versionskontoren direkt berör FFV Aerotechs arbete i dagsläget?

– Ja, till exempel upphandlingar av de tillsyner, modifieringar och reparationer på flygplan 37 som division Flygteknik arbetar med. De är numera upphandlade av versionskontoren med assistans från FMV:KöpF, säger Lars-Erik och fortsätter:

– Vid avtalsförhandlingarna om underhållet på RM9-motorn i SK60 har också F5 deltagit som representant för flygplantypen och det åtagande förbanden måste leva upp till, om avtalet ska fungera.

– Utan tvekan är det också så att versionskontoren spelar en allt större roll vid prioritering av insatser och genomförande av modifieringskampanjer.

Mer möjlighet än hot

Att påstå att versionskontoren skulle vara ett hot mot FFV Aerotechs systemverksamhet är felaktigt, enligt Lars-Erik:

– Visserligen kommer vissa arbetsuppgifter att ändras, men inte i den utsträckningen att man kan kalla det "hot", säger han och förklarar vidare:

– Områden som kan beröras är materieluppföljning, planering för utbytesenheter, förbandsassistans, modifieringsplanering och kanske vissa typer av systemutredningar, som enbart berör förbanden.

– Flygvapnet kämpar idag med knappa personalresurser och svårigheter att leva upp till de tillgänglighetskrav som är ställda på förbanden. En huvuduppgift för versionskontoren bör alltså bli att hålla tillgängligheten hög. Givetvis kommer vi från FFV Aerotechs sida att även fortsättningsvis ställa vårt kunnande till förfogande för att bidra till detta mål och det är här som det snarare blir fråga om "möjligheter" än "hot"!



Systemkoordination, CF50 – till er tjänst!
Från: Gun Isaksson, ny sekreterare hos CF50 men med många års yrkeserfarenhet från FFV Aerotech, Lars-Erik Käll, sammanhållande för verksamheten inom CF50 och avtalsfrågor inom sektorn, Leif Pettersson, systemkoordinator för flygplan 37, med tidigare erfarenhet från JA37 El/tele-systemet. På bilden saknas Ove Jansson, sammanhållande för HUS, FUS och BUS med mera. Foto: Britt Blom.

Versionskontor

Fpl AJ/S 37	– F6 Karlsborg
Fpl JA 37	– F13 Norrköping
Fpl 35	– F10 Ängelholm
Skolflygplan	– F5 Ljungbyhed
Transportflygplan	– F7 Sätenäs
Helikoptrar	– F21 Luleå

Vårt breda kunnande

Lars-Erik menar att FFV Aerotechs möjligheter ligger i att – som kompetenta "problemlösare med vida vyer" – snabbt och till rimliga kostnader hitta och föreslå lösningar på de olika problemen som versionskontoren kan tänkas föra fram.

– Vi kommer naturligtvis att få konkurrera om arbetet att genomföra lösningarna, men vår starka sida i detta sammanhang är våra underhållsresurser för flygplan och apparater, våra kunskaper om flygplanens delsystem och apparater – kort sagt: vårt breda kunnande om underhåll, säger han.

– Eventuellt kommer vi att placera personal direkt vid versionskontoren, men intentionerna bland dem som organiserade versionskontoren från början står kvar, det vill säga att versionskontoren



För att på bästa sätt täcka in övriga flygplan och helikoptrar i koordineringsverksamheten, har Per Lindström och Ingemar Granqvist lånats in från division Flygteknik. Per svarar för systemkoordination för skol- och transportflygplan, medan Ingemar tar hand om motsvarande för helikoptrar. På bilden saknas Sten Sundström, projektledare för flygplan 35 och organisatoriskt stationerad inom division Export. Foto: Leif Pettersson.

FAS – ett sätt att få fason på affärerna

”Kunder och fakturering – prognos för 1986” presenterades i form av ett cirkeldiagram i förra numret av Tech-In.

Där fanns sektor Aerotechs olika affärsområden prydligt inritade – ”tårtbit för tårtbit”.

Skulle någonting inträffa som förändrar förhållandet mellan ”tårtbitarna”, gäller det att snabbt få grepp om situationen. Det är då vi har nytta av FAS – ett databaserat Försäljnings-Administrativt System, för effektiv uppföljning av FFV Aerotechs försäljningsverksamhet i form av order och fakturering.

Från och med 1 januari 1986 kan vi månad för månad nu även följa utvecklingen inom varje affärsområde, förutsatt att vi utnyttjar FAS på rätt sätt.

Jan-Olof Hällberg, numera verksam inom sektorstab Företagsutveckling, är ”pappa” till FAS, som kom till för ett antal år sedan. Han arbetade med marknadsfrågor redan då och påtalade behovet av ett databaserat uppföljningssystem för företagets försäljningsverksamhet.

Syftet med FAS är att skapa underlag för planering och budgetering, samtidigt som vi också måste kunna följa upp de affärer vi påbörjat eller byggt prognoser på. FAS är även ett ”styrinstrument” för att utföra mätningar mot uppställda mål inom olika marknader och uppdrag, förklarar Jan-Olof.

Omorganisationen av FFV Aerotech 1983 medförde vissa omställningsproblem för FAS, men nu fungerar systemet som det ska, bara användarna ser till att skicka in lika mycket information som vi vill kunna få ut, tillägger han.

Tidigare kunde man genom FAS få ut ungefär samma information om marknadsläget, som vi åskådliggjorde med hjälp av cirkeldiagrammet i förra Tech-In, det vill säga omfattningen av respektive marknadssegment. Den informationen ger FAS fortfarande, men dessutom kan vi nu följa affärsområde

ska klara sig själva, utan något permanent stöd från annan industri.

Vad händer närmast och hur får vi information om versionskontorens framväxt och pågående utveckling?

– CF50 bevakar händelseutvecklingen via oss systemkoordinatorer, som även ska se till att vi inom FFV Aerotech vidmakthåller våra goda kontakter med versionskontorens personal. Ett steg i den riktningen är till exempel att vi håller på att ta fram snabbkontakt-kataloger för varje flygplantyp.

– I slutändan är det dock nyttan, behovet och resultatet av de enskilda arbeten vi utför som är avgörande för hur vi lyckas med att bibehålla vår ställning som unik leverantör även i framtiden i samverkan med versionskontoren, avslutar Lars-Erik.

för affärsområde med månatliga rapporter.

– Ta till exempel kapselverksamheten, som ingår i export-kakan på cirkeldiagrammet. Renodlar vi kapslarna som ett eget affärsområde, kan vi med hjälp av FAS ta reda på hur det ser ut både i sin helhet och uppdelat i spanings- eller beväpningskapslar, säger Jan-Olof.

– Här spelar ”in-puten”, alltså den information vi stoppar in i systemet, en avgörande roll för hur exakt rapporteringen ska bli. ”In-puten” är också mycket viktig med tanke på de krav som FFV-koncernen ställer på FFV Aerotech. Koncernen kan begära att vi ska ”skära tårtbitarna” på andra ledden. Det ställer stora krav på specificering från vår sida redan i samband med budgetering och orderns ankomst.

Viktig plattform

Varför är det då så viktigt att vi utnyttjar FAS och ser till att varje månadsrapport blir ordentligt bearbetad?

– Det ger ju en värdering var vi står på kund- och marknadssidan. Avvikelse från prognoserna eller de förväntade värdena, både positiva och negativa, kan få allvarliga konsekvenser, om vi

Handlingar på drift

SERVICE. Den normala rutinen för skrivelser, som kommer till företaget, är att de i samband med postöppningen ”lottas” på respektive divisions avdelningar. De får ett målnummer och en stämpel. Därefter skickas de till berörd avdelning och handläggare.

Sedan ska de skickas tillbaka till centalexpeditionen för arkivering. De får således inte hamna i någon pärm ute på divisionerna. Men ta gärna en kopia!

Personalen på orternas centalexpeditioner efterlyser nu ett flertal stämplade handlingar.

I Arboga ska de skickas till SA10 och i Linköping till SA51.



FAS är bra att ha som plattform, när FFV Aerotech nu ska kämpa vidare i nya och gamla spår. Att systemet verkligen har en ”bärande” effekt åskådliggör Jan-Olof gärna med sina egna skidor. Givetvis är skidorna märkta med FAS – det gäller ju att marknadsföra sina idéer... Foto: Britt Blom

inte skyndsamt åtgärdar problemen eller anpassar oss efter det rådande läget, svarar Jan-Olof och ger oss några exempel på tänkbara konsekvenser av en marknadsförändring, en sumpad order etc.:

– Det kan betyda förändrad beläggings- och/eller resursstruktur, överrespektive underkapacitet, leveransproblem eller ekonomiska problem. Resultatet av analysen eller utvärderingen ger oss alltså underlag för vad som behöver åtgärdas, så att vi snabbt kan besluta oss för vilka steg som ska tas härnäst och på så vis kan vi också undvika att ”liten tuva stjälper stort lass”. FAS ger oss en plattform att stå på, helt enkelt, och det behöver vi ha, inte minst nu när kunder och fakturering ökat så väsentligt, avslutar han.

”Jo det gäller damcykeln...”

SERVICE. Tyvärr måste vi komma med en pekpinne då och då! Ibland är det befogat och ”på förekommen anledning”, så att säga...

Det är i allra högsta grad olämpligt att i en daglig tidning föra in en säljannons där man angivit sitt direktnummer till arbetsplatsen. Det händer att växeltelefonisterna får upp till 10–20 samtal under en och samma dag med frågor om den utannonserade ”prylen”, eftersom annonsören den aktuella dagen inte ens är anträffbar på sitt direktnummer!

Ann Wilson

FFV Aerotech backar upp typförbättringar på 37-an

– Flygplanssystemens ökande livslängder innebär fortsatta – och tidvis ökade – krav på våra resurser för typförbättring och vidmakthållande av materielen. Den svenska flygindustrins andel i den verksamheten är omfattande och omistlig. Händelsekedjan är lång och mångfasetterad när felfunktioner ska åtgärdas eller nya funktioner introduceras i flygplanen. Snabbhet och precision i åtgärdsdefinitionen och i åtgärdernas genomförande har därför en stor betydelse. FFV Aerotech's kunniga och ambitiösa tekniker har här en betydelsefull roll. Det är med deras uppbackning vår verksamhet kan fungera bra!

Det säger Carl-Erik Lagerhorn från Flygplanbyrån vid Försvarets Materielverk, FMV.

Typförbättringar på flygplan 37 diskuteras vid regelbundna konferenser mellan FMV, FFV Aerotech som underhållsleverantör och SAAB som tillverkare.

– I det sammanhanget har FFV Aerotech bland annat ansvaret för driftuppföljningsresurserna. De "felände länkarna" hamnar i många fall hos FFV Aerotech. Er uppgift är då att göra felutredningar och åtgärdsförslag. Ofta svarar ni också för åtgärdernas införande i era verkstäder, berättar Carl-Erik Lagerhorn vidare.

Fungerar bra

– Vi är alltså mycket beroende av skickligheten och förmågan hos era tekniker för att kunna bibehålla materielens tillförlitlighet och tillgänglighet.

Enligt Carl-Erik Lagerhorn är också de

periodiska driftdataredovisningarna, som FFV Aerotech producerar, ett utmärkt hjälpmedel som ger både stor överblick och detaljerad information om hur system och apparater har skött sig.

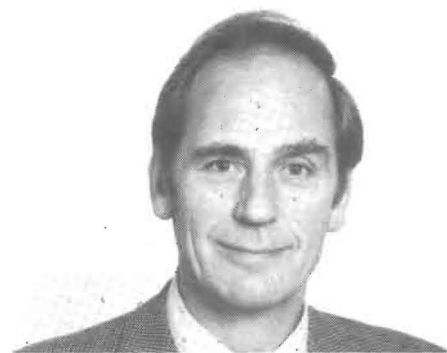
– Genom åren har det här arbetssättet fungerat mycket bra, och jag tror att det kan tillämpas även i framtiden, tilläger han.

Bättre grepp

Carl-Erik Lagerhorn var själv en av initiativtagarna till att Arboga blev mötesplats vid den senaste konferensen.

– Vi som sitter "centralt instängda" behöver komma ut och se hur industrin arbetar och bekanta oss med er arbetsmiljö. På det sättet får vi ett bättre grepp om tekniska och organisatoriska nyheter, anser han.

Tillsammans med sina medarbetare från FMV passade han på tillfället att göra en rundvandring i verkstäderna.



– Jag vill gärna ta tillfället i akt och tacka för insatserna genom åren från alla er inom FFV Aerotech som jag har haft nöjet att samarbeta med, säger Carl-Erik Lagerhorn på Flygplanbyrån vid Försvarets Materielverk.

– Det var några år sedan jag senast var här, och det jag har sett är i stora stycken ett "nytt och vitalare företag" med ny affärsmässighet och nya marknader.

Förnyring

– Ni har genomgått en personell och materiell förnyring inom företaget och håller uppenbarligen jämna steg med teknikens framfart inom både utveckling och produktion. På vissa områden ligger ni obestridligen på framkant.

Själv har Carl-Erik Lagerhorn många års erfarenhet av arbete både inom flygvapnet och FMV. Med flygplan 37 har han arbetat under två perioder. Den senaste började 1970 och lider snart mot sitt slut.

– Vad jag kommer att sakna vid min pensionering är just samarbetet och samvaron med alla duktiga människor jag mött i mitt arbete, säger han.

Anne Allard

JAS-fack på visit

Fyra gånger per år träffas de fackliga representanterna inom IG JAS AB för att avhandla ärenden. Man alternerar mellan de fem företagen Saab-Scania, Volvo Flygmotor, Ericsson, SRA och FFV som ingår i gruppen, för att på så sätt få en inblick i de aktuella händelserna på respektive enhet.

En strålande och kall dag i februari hade turen kommit till FFV Aerotech i Linköping (FFV-AL). För att ge lite mer bredd åt besöket ställde division Flygteknik upp med företagsinformation av chefen för Apparatavdelningen, Claes-Göran Bringdal. Han berättade i samband med förmiddagskaffet om koncernen, sektorn och division Flygteknik. Före lunch var han också ciceron i C-hallen och på sin egen avdelning.

Ann Wilson



IG JAS AB fackliga representanter besökte Linköping i mitten av februari. Från vänster: Thore Modigh, SIF, SAAB, Claes-Göran Bringdal, dåvarande chef för avdelning Apparat inom division Flygteknik och ciceron för dagen (numera area manager, division Export), Åke Karlsson, SALF, SAAB, Gösta Forssén, Metall, SAAB, Sven-Åke Överström, SF, FFV-AL, Karl-Göte Malm, Metall, Volvo Flygmotor, Börje Sturk, SF, FFV-AA, Ingemar Vilnersson, FCTF, FFV-AL, Göthe Söderkvist, SIF, Ericsson Radio Systems, och Tommy Nilsson, SIF, Volvo Flygmotor. Nils-Eric Iwar, CF, SAAB, anslöt till mötet senare på eftermiddagen. Foto: Ann Wilson.

Snabbjobb på Avionik Michael sätter ny fart på Draken

AVIONIK. Idag engagerar Österrikeaffären många medarbetare inom FFV Aerotech.

Tack vare avtalet med SAAB-SCANIA finns våra fingrar med i spelet överallt på de flygplan 35 Draken som ställs i ordning för Österrikes räkning.

Ta till exempel Michael Larsson på avdelning Flygelektronik som "fingrar" med instrumenten. Det är faktiskt han som sätter ny fart på Drakarna! Michael arbetar nämligen med modifiering av machfartindikatorn.

Indikatorn är ett av tjugotalet luftdata-instrument som sektion Flyginstrument/Luftdata arbetar med.

– Min uppgift är bland annat att ändra hastighetsangivelserna på machfartindikatorn från kilometer i timmen till knop. Jag har tagit fram en ny skala och installerat den på en prototyp berättar Michael.

Detsamma har han gjort med AHK-indikatorn. I de svenska Drakenplanen har detta instrument avstånds-, höjd- och kommandofunktioner. I den österrikiska versionen kommer det bara att visa höjdvinkeln.

Rött blir vitt

– Vi ska också ändra skalbelysningen från rött till vitt. Det är ett jobb som FFV Materialteknik hjälper oss med.



Ett snabbt och "fartfyllt" jobb har Michael Larsson gjort för SAAB SCANIAS räkning. Han har nämligen på kort tid tagit fram nya skalor för machfart- och AHK-indikatorn till Österrikes flygplan 35 Draken. Foto: Anne Allard.



Reimond Andersson från SAAB SCANIA tackar Michael för gott samarbete. Nu blir han själv FFV-are inom affärsområdet Aerotech. Reimond ska nämligen flytta till De-Icing Systems i Luleå. Till höger väntar Per-Olof Håkansson på att få överta rollen som Michaels kontaktman vid SAAB. Foto: Anne Allard.

Glaset som täcker skalorna är känsligt, och det krävs speciella metoder för att avlägsna den röda färgen, fortsätter Michael.

Spänningen för belysningen ändras också från 28 till 6 volt, som är en vanligare internationell standard.

Michael har jobbat under tidspress. Han började modifieringsarbetet efter nyår, och redan i slutet av januari var han klar med två prototyper försedda med pappskalor.

De skickades till SAAB för ett första prov i belysningsrigg. Nu har Michael för länge sedan passerat "pappstadiet", och så snart skalorna har godkänts startar serietillverkningen.

Tufft program

Reimond Andersson har varit Michaels kontaktman vid SAAB. I slutet av februari besökte han Arboga dels för att följa upp arbetet, dels för att presentera sin efterträdare, Per-Olof Håkansson. Självt byter Reimond jobb och blir FFV-are!

– Det är ett tufft program vi har framför oss med flygplan 35 Österrike. Mellan order och leverans har vi bara två år på oss att klara alla åtaganden, förklarar han.

Redan i början av mars fick SAAB besök från Österrike, ett så kallat progressmöte. Då tittade besökarna bland annat på kabinen och instrumenten med Michaels modifieringar.

Godkänt

– När det gäller Michaels jobb blir nästa steg att våra egna provflygare ska godkänna instrumenten. Sedan ska Avionik leverera två exemplar av vardera i början av april. Ett av varje installerar vi i provflygplanet, de andra två har vi som reserv, berättar Reimond.

Totalt omfattar beställningen ett 30-tal indikatorer av vardera slaget. Den första satsen levereras i september för installation i de serietillverkade flygplanen.

Anne Allard

MT formell medlem i Allisonfamiljen

MOTOR. "FFV... har uppfyllt alla krav som ställts för att utföra underhåll, reparation och översyn på Allison modell 250 gasturbinmotorer..."

Så står det bland annat på den plakett som Martin Appelfeldt och hans medarbetare på avdelning Turboaxel/Turboprop, MT, fick för en tid sedan.

Plaketten är det formella beviset på att FFV nu tillhör Allison's världsomspännande "familj" för service av helikoptermotorer. Mer om detta i nästa nummer av FFV-NYTT.

Helikoptern modifieras för effektivare ubåtsjakt

VISSTE DU ?

att ta emot och överföra kraft – ja, oftast stor sådan – är ett område som avdelning Apparat vid division Flygteknik behärskar. Transmission är samlingsbegreppet.

Underhåll, reparation på rotorväxlar, nav och drivaxlar till helikoptrar eller växellådor till flygplan, är några exempel på deras arbetsområde. Här har FFV Aerotech en resurs för balansering av axlar liksom också för materialundersökning på ingående komponenter, med andra ord: några grundparametrar i ett genomtänkt kvalitetsprogram.

Självfallet har avdelning Apparat kontakt med ursprungstillverkare, till exempel Kawasaki, Boeing och SAAB-SCANIA.

Det kan handla om allt ända från den enskilda komponenten till hela systemet eller bruksenheten och själva helikoptern eller flygplanet. Den tillägnade kunskapen används bland annat för att division Flygtekniks grupp för helikopterservice ska fungera fältmässigt.

Andra unika resurser inom avdelning Apparat är underhåll och reparation av rotorblad och propellrar till helikoptrar och flygplan, samt revisionsbesiktning av tryckkärl för brand, luft eller annan gas.

Naturligtvis används resurserna mot alla försvarsgrenarna. Underhåll på styr- och körbroms till arméns stridsvagnar och speciellt framtagna övningsmål är några exempel på detta. Avdelning Apparat är ett stöd för de olika försvarsgrenarnas egna verkstäder. Det är de stolta över.

Visste du det? Nu vet du!
Benny Aretun



FCTF:are! Glöm inte bort Skådebanans lånekort!

Ring Hermansson, 154, eller Anse, 392, för information.

FLYGTEKNIK. En av marinens helikoptrar, typ Hkp4, ska utrustas med nya motorer, samt få alla rotorväxlar modifierade.

Detta för att förbättra helikopterns uthållighet i samband med ubåtsjakt.

Division Flygteknik har fått i uppdrag att utföra motorbytena och modifieringarna.

Om kommande flygprov utfaller positivt, ska resten av marinens helikopterflotta för ubåtsjakt förses med likadana motorer och växlar.

Motorerna levererades för en tid sedan av tillverkaren Rolls Royce till division Motors avdelning Turboaxel/Turbo-prop, MT. Där utrustades motorerna med alla detaljer, som måste ingå för att de ska passa just till Hkp4, det vill säga en första anpassning av motorerna för detta ändamål.

Sedan fraktades motorerna vidare till division Flygteknik, som är huvudsvariga för både motorbytet och de omfattande modifieringarna.

– Normalt effektuttag på motorerna i Hkp4 ökas i och med bytet med cirka 20 procent. Växlarna modifieras för en ökning på cirka 24 procent av tidigare maxuttag, berättar Per Eriksson, ansvarig verkstadschef hos avdelning Apparat.

Bill hjälper till

Modifieringens huvudinnehåll, förutom motorbyte, är bearbetning i växelhushus och kuggdrev, omfattande nya lager och lagersäten, kuggdrev och oljepumpar.

För modifieringsarbetet har avdelning Apparat hjälp av Bill Carlsson från Boeing Vertol, tillverkare av bland annat rotorväxlar och drivsystem för helikoptrar.

Bill, som har varit anställd hos Boeing

Vertol sedan 1946, är konstruktionsansvarig för många av rotorväxlarna och drivsystemen som utvecklats inom detta företag.

Sedan de första modifieringsexemplaren tagits fram för Hkp4 kommer dock Bill att dra sig tillbaka till ett nyligen påbörjat liv som pensionär.

– Därefter kommer Åke Pettersson och Bo-Göran Andersson hos avdelning Apparat att få klara sig själva, säger Per Eriksson.

Utvärdering 1987

När avdelning Apparat är färdiga med modifieringarna av växlar och rotoraxlar levereras de vidare till avdelning Flygplan, där helikoptern kommer att iordningställas för leverans och provflygning under våren och sommaren 1986.

Först under 1987 kommer resultaten av "försökshelikoptern" att vara utvärderade. Därefter ska kunden besluta om samtliga helikoptrar för ubåtsjakt ska modifieras på samma sätt.

Rune Stewen vid Försvarets Materielverks Provningsavdelning, FMV:PROV, är projektledare och kommer själv att utföra provflygningarna.

Benny Aretun



Bill Carlsson, Boeing Vertol, tv, instruerar berörd personal vid avdelning Apparat inför modifieringsarbetet med rotorväxlarna till Hkp4. Foto: Benny Aretun.

Framgångar för Aerotech i Vålådalen

De kom, de njöt av det vackra vädret – och de vann!

Detta kan sägas om FFV Aerotechs deltagare i FFV-mästerskapen på skidor som gick av stapeln i ett soldränkt Vålådalen häromhelgen.

Cirka 160 FFV:are ställde upp i Vålådalen, trots lång resväg dit. Arrangörerna hade beställt och fått bra väder, även om det förstas innebar vallningsproblem inför lördagens längdtävling. Först ut i spåret var motionsklassens damer. Där vann Ulla Björnudd, FFV Aerotech Östersund, före ett "knippe Karlsta'-töser" från Zakrisdalsverken, FFV Ordnance.

I tävlingsklassen för damer blev det en ny "Aerotech-viktoria": Annika Molander, FFV Aerotech Arboga, vann före Monica Marklund, FFV Aerotech Östersund. På tredje plats kom Cecilia Ekroth från HK och på fjärde plats det lilla energiknippen Carina Morin, FFV Aerotech Arboga.

Klassen herrar veteraner toppades av Eino Waldau och Erik Sandell, båda från FFV Linköping. Bronsplatsen togs av Nils Jonsson, Gällöverken, FFV Ordnance.

På mera blygsamma placeringar återfanns Jan-Olov Bäckström, Hans Brännström och Gösta Nätfalk, samtliga från arrangörsföreningen FFV Östersund.

I herrseniorklassen var det återigen FFV Aerotech i topp: Tomas Widström, FFV Aerotech Arboga, segrade överlägset före Mats Lundqvist, FFV Elektronik AB Arboga. Flera andra skidåkare från FFV Aerotech fanns med bland de tio främsta i den klassen.

Arboga tog laget

FFV Arboga tog – förstas – lagpriset. Tomas Widströms, Mats Lundqvists och Lars-Åke Anderssons sammanlagda tid var mer än tolv minuter bättre än Sten-Olov Alséns, Eino Waldaus och Erik Sandells (från FFV Linköping) sammanlagda tid.

På söndagen kom den efterlängtdade revanschen för FFV Östersund, nämligen då slalomtävlingen kördes.

I herrklassen segrade det "gamla" slalomäppet Stefan Sollander, FFV Östersund, före Torsten Nederman, FFV Arboga och Claes-Håkan Nordlund, FFV Östersund.

Även i denna klass återfanns flera från FFV Aerotech bland de tio bästa. Av de 44 som startade i denna tävling kom hela 28 stycken från FFVs enheter i Arboga, Linköping och Östersund. Lagtävlingen vanns av FFV Östersund lag 1, före FFV Arboga och FFV Östersund lag 2.

Det går utför med Aerotech!

I damklassen vann den lilla "speed-kulan" Carina Morin, FFV Arboga. Det



Tomas Widström, FFV Aerotech Arboga, på väg mot segern med vinnande skridskoskär. Foto: Hans Brännström.

var hiskeligt så fort hon tog sig utför! Hennes tid i första åket räckte länge till ledning i herrklassen också.

En kombinationstävling förekom också. Placeringarna från lördag och söndag slogs ihop. Även här var Carina helt "outstanding" bland damerna: Hennes fjärdeplats i längdåkning och förstaplats i slalom gjorde henne till kombinationsmästarinna.

I herrarnas kombinationstävling vann Mats Lundström, HK, före Mats Lundqvist, FFV Arboga.

Fina arrangemang

Innan den långa hemresan påbörjades uttryckte många av de som kom söderifrån sin stora uppskattning för perfekta arrangemang på en fin anläggning och i storslagen natur. Att arrangerande FFV Aerotech Östersund skötte sina kort på ett utomordentligt sätt gör ju inte saken sämre!

Hans Brännström



Fd svenske mästaren Stefan Sollander visar sin stil runt en slalompinne. Foto: Hans Brännström.

CVM IF tog hem matchen i slutsekunden

Det har varit FFV-mästerskap i rinkbandy. I Linköping. På Folkungavallen. Det var den 1 mars och CVM IF stod som arrangör.

Spänningen var stor. Skulle hemmalaget kunna ta CVA IF i år? Lagen har sedan många år varit rivaler om första platsen.

Nio lag deltog. Efter en inledande kvalomgång i tre grupper kvalificerade sig CVA IF, CVM IF och CTV IF till en finalomgång, som även den spelades som serie.

Först möttes CVM IF och CVA IF. CVM IF vann med siffrorna 5-3. CTV IF väntade nu redo till stordåd. De mötte CVA IF och vann med siffrorna 4-0. Många i hemmapubliken pustade ut. Men än var inte "slaget" vunnit.

Nu skulle matchen med stort "M" börja – ren final mellan CTV IF-

CVM IF.

CTV tog ledningen med 3-0 och ledde i halvtid med 5-2. Nu ville det allt till att CVM IF skulle kunna komma igen och kämpa på ytterligare. De två målen gjorda i första halvlek var jobbiga att klämma in! Men nu krävdes det maximalt av grabbarna. Och se – ett efter ett kom de – DE TRE MÅLEN!

Nu står det 5-5. Här tycker alla att CVM IF gjort en prestation. Men lagledaren, Lasse Löfqvist, hetsar vidare!

– Kan dom göra fem mål i första halvlek så kan vi i andra! Ge dom allt ni kan, kämpa för allt vad ni är värda! Vi måste ta dom!

Och där sitter det – segermålet gjort av Magnus Zetterdahl – när DET ÄR 30 SEKUNDER KVAR TILL SLUTSIGNAL.

Allmänt omdöme: Otroligt rafflande!!

Ann Wilson

Weine drog flest abborrar

Trots dagens chockartade början – radio och TV hade hela natten informerat om mordet på Olof Palme – så artade sig lördagen 1 mars till att bli en strålande dag för CVM-mästerskapet i pimpelfiske.

Sjön Hövern nära Björsäter öster om Linköping hade fyra decimeter tjock is och cirka en decimeter snö. Solen sken från klarblå himmel och man riktigt kände hur fiskarna (de under isen, alltså!) bara stod och väntade på att bli matade...

Nja, nu vet ju Tech-Ins reporter att de flesta på sjön Hövern i alla fall inte agnade sina pirkar. En del försökte till och med pimpla utan krok på pirken! Men se det nappade inte fiskarna på!

Solig promenad

49 deltagare pulsade vid 9-tiden ut på isen med de karaktäristiska lådorna och isdubbarna runt halsen. Somliga gav sig iväg långt ut, medan andra höll sig mer "hemmavid". En del tog till och med lä under en ö och bara njöt av solen. Ja, de borrade ju ett hål och släppte ner pirken, förstås. Om inte annat, så för syns skull!

Fyra timmar pågick tävlingen och det kunde innebära att den ihärdige fiskaren borrade ett sextiotal hål i isen.

Smarta pensionärer

Roligt är att så många pensionärer ställer upp år från år. På Hövern var det i

år sju "gamla CVM-are", som prövade fiskelyckan. Många av dem tillbringar åtskilliga timmar i veckan med att fiska – sommar som vinter – vilket klart visade sig i prislistan. Fyra pensionärer placerade sig bland de tolv främsta!

41 vinnare korades, vilket innebar att alla som fått fisk – till och med de som bara fått en ynka liten abborre – fick vara med och dela på priserna. Och de sex som blev utan fisk fick i alla fall vara med och titta på vid prisutdelningen.

Tävlingsarrangörerna vill tacka divisionerna Flygteknik och Service för de fina priserna som utökade prisbordet.

Prislista

De fem första prisen gick till Weine Gustavsson med 1895 gram, Per Karlsson (pensionär) med 1715 gram, Ingemar Karlsson (pensionär) med 1655 gram, Ulf Andersson med 1620 gram



Knut Palmqvist, FF83, kammade hem priset för största fisk med sin gädda på 650 gram. Foto: Ann Wilson.

och J-A Pettersson med 1440 gram abborre.

Hela resultatlistan finns på anslagstavlor i Linköping.

Ann Wilson



Ett hjärtligt tack till alla – ingen nämnd och ingen glömd – för uppvaktningen på min 50-årsdag.

Rune Fritz, SH00/50

Ett hjärtligt tack till arbetskamrater och SF2112 för blommor, böcker, besök och uppmuntrande telefonsamtal jag fått i samband med min konvalescenstid.

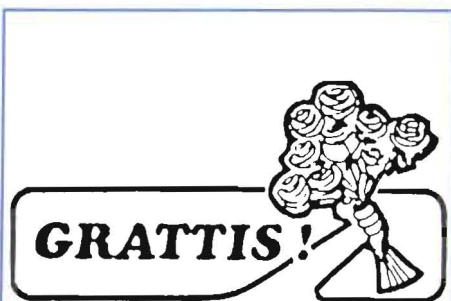
Roland Trinks, SB51

Ett hjärtligt tack till rinkbandygänget för blommorna jag fått i samband med min sjukskrivning.

Hans-Erik Larsson, SR70

Ett hjärtligt tack till FFV Aerotech, FMV-PROV, FCTF lf 72 och arbetskamraterna för blommor och presenter jag fått mottaga i samband med min pensionsavgång.

Karl-Erik "Viking" Andersson



50 år

9 april Rolf Sevelin, AF54

Välkomna till oss!

Här är två nyanställda som inte hann komma med i förra Tech-In. I nästa temanummer presenterar vi nyanställda från och med februari. Skicka foto i god tid till Ann Wilson, SC70.



Bengt Söderlund, teknisk redaktör, FF29, anställdes i februari 1986.



Per Nilstad, serviceingenjör, AM26, anställdes i januari 1986.

Tech-In

Adress: FFV Aerotech, CO
732 81 Arboga
Telefon: 0589-818 59

Ansvärgivare: Per-Åke Dahlström, CO
Redaktör: Britt Blom, CO

Divisionsombud: Motor och Avionik:
Anne Allard, AA23
Service: Ann Wilson, SC70
Flygteknik: Benny Aretun, FL17
Basmateriel: Hans Brännström, BT33
Export: Britt Blom, CO

Redaktionsråd: Ansvärgivare
Redaktör
Samtliga divisionsombud
Roger Thelénus, FCTF Arboga
Conny Petersson, SF Linköping
Hans Brännström, FCTF Östersund