

"Vårloppan" som kom med sommaren

Det har varit lite tunnsått med "Aerotech-vårtecken", i alla fall sådana som kommit Tech-In-redaktionen tillhanda. Kanske beror det på snöovädret som plötsligt överrumplade oss i april? Nåväl, nu har "tåget gått" i alla fall och det har blivit försommar.

Vårloppan härintill måste vi dock få visa upp – det kan ju tänkas att den fortsätter sin vildd jakt ett tag till...

Bland vårtecknen, som mera droppat än strömmat in, finns följande från Kjell Eriksson, MA54:

"Hambo" är mitt vårtecken! Inte så konstigt som det låter, eftersom "Hambo" är Harry Kjerlings smeknamn och han har ett speciellt vårtecken.

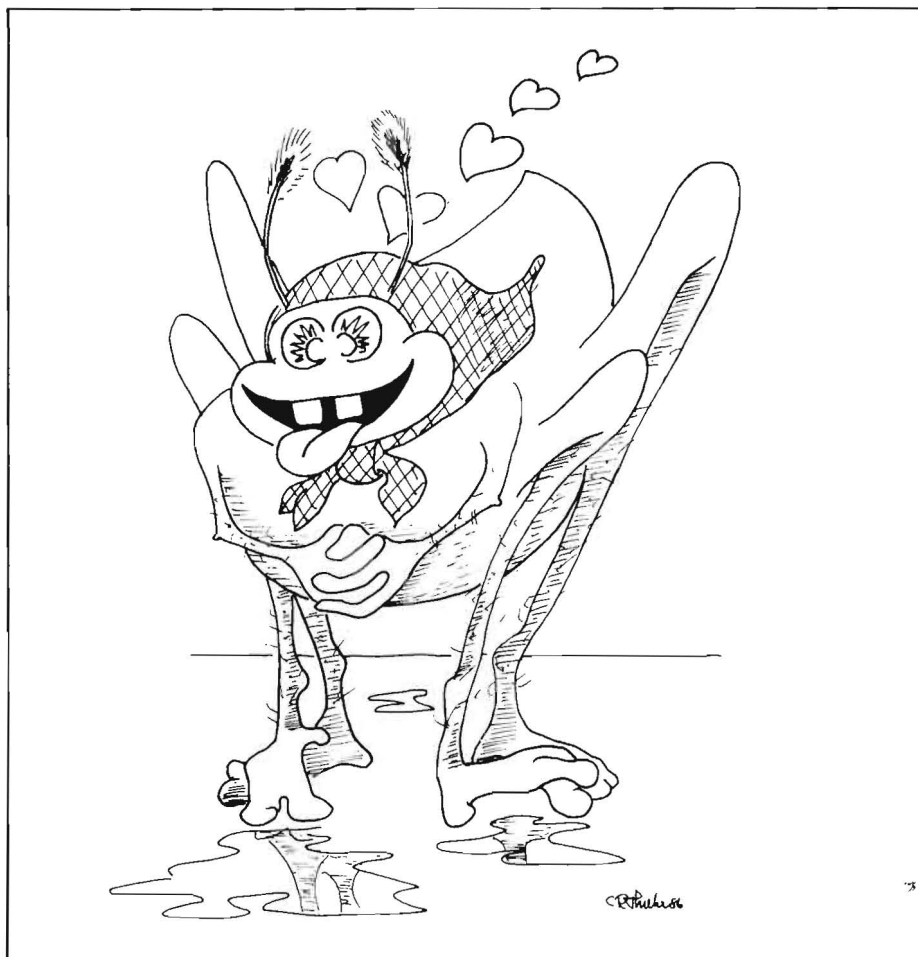
När han kommer i jeansdräkt (Jacka och byxor) – då är det vår! Då flyttar han ut till sommarstugan vid Hjälmaren och genast blir klädseln helt annorlunda! Vintertid, när "Hambo" bor i lägenhet, har han kavaj, slips, fina byxor och fin skjorta, ja ibland till och med väst. Den klädseln tar han på sig redan i september då han flyttar in till stan igen.

Ni vet väl vem "Hambo" är? Jo, han jobbar på MG37 och är dessutom med i Skyddskommittén och så är han FCTF:s sekreterare i Arboga.

Sedan har vi också fått ett anonymt vårtecken, som det krävs en hel del personalkännedom för att förstå, men eftersom jag tror att många gör det, så ska ni få del av det kryptiska meddelandet:

Ett säkert vårtecken är brutna nyckelben.

Klurigt, eller hur? Om det åtminstone hade stått "stickor i foten"... Till sist – även om det tar emot – ska jag presentera ett fördomsfullt brev från Berndt



"Är ej konstruktör i ordets bemärkelse, men tror att jag har hittat filuren som bet dig," skriver Reinhold Thulin, MR77, som tecknat denna "mångsidiga" loppa. Lagg märke till de speciella antennerna!

Frödén, avdelning Konstruktion och Publikation inom division Avionik:

I senaste numret av vår, i vanliga fall förträffliga, personaltidning, finns rubriken "Ny vårtävling som är bara vår"... Efter att ha läst första meningen – "Nu börjar våren göra entré mer och mer påtagligt" – undrar man om redaktören fått snabbt? Efter att ha upplevt vinterns värsta snöstorm och pulsat till jobbet i djup snö, kan man fundera. Visserligen har den kära redaktören fått "vårkänslor i ögonen så att de svullnat igen", men i alla fall...

Eftersom redaktören är inflyttad till centrala Sverige från en plats långt, långt ovanför Dalälven är det kanske så enkelt att det är helt andra värderingar som gäller beträffande vårtecken? (Jag menar till skillnad mot vad vi sörlänningar är vana vid.) Så hjälpe oss för norrländska vårtecken i fortsättningen!

Vän av ordning

OK, nu glömmer vi både "snön som föll ifjol" och årets dito! Men, men se upp med vårlopporna, som sagt...

Redaktören

Samverkan är ett "förmånserbjudande"

Det här temanumret handlar om samverkan. Precis som vi kan se av artiklarna är samverkan ett brett område, som kan beskrivas på många olika sätt.

Låt oss slå fast en sak redan från början: Samverkan är inte ett negativt "måste", utan ett "förmånserbjudande", som ingen enhet inom företaget har råd att tacka nej till.

Jag har sagt det förut, men det förtjänar att sägas igen: Ingen enhet eller division inom FFV Aerotech skulle ensam kunna åstadkomma det vi är och gör tillsammans!

Det finns åtskilliga exempel på lyckade samverkansprojekt i företaget, där vi profilerat oss som unik underhållsleverantör med en teknisk bredd, som fått konkurrenterna att blekna. Det finns andra företag, som kan göra mycket av det vi gör, men vi är ensamma om att kunna göra det mesta inom affärsområdet flyg.

Varför är det så viktigt att Aerotechs divisioner lär sig att samverka ännu mer än vi gör idag? Den frågan har jag egentligen redan besvarat i inledningen. En av medarbetarna i Östersund uttryckte saken så här: "Jag skulle vilja ha mer påtagligt samarbete mellan division GS och divisionerna Avionik, Motor och Flygteknik. Vi borde kunna gå ut gemensamt i mycket större utsträckning och erbjuda kunderna ett komplett tjänsteregister över allt som rör vårt affärsområde flyg."

Han har rätt. Det gäller bara att vidareutveckla det samarbete som redan finns. Inte minst nu – när vi satsar på den internationella marknaden – är det viktigt att samverka bli en realitet i ännu större utsträckning än vi kan påvisa idag.

Inom affärsområdet

Men det är inte bara inom vårt eget företag vi ska utveckla det här med samverkan. Sedan årsskiftet är Aerotech som bekant ett av FFVs affärsområden. Det betyder att vi ska arbeta tillsammans med några av koncernens bolag. Air Target, Ostermans Aero, ASE, Inc., IG JAS och De-Icing Systems – alla ingår numera i affärsområdet flyg, liksom också de nyligen inköpta amerikanska företagen AeroServ International Inc. och AeroThrust Corp.



Tommy Johansson, t.v., – här tillsammans med några av division Motors ledare – har nyligen träffat många av företagets chefer för att presentera FFV Aerotechs åtgärdsprogram inför 1986. Bland punkterna på listan återfinns just SAMVERKAN, som en av de viktigaste frågorna vi har att jobba med framöver.

Foto: Britt Blom

Här finns det goda förutsättningar för att ytterligare bredda vårt totala utbud på marknaden! Redan från och med i år kommer vi därför att exempelvis göra upp vår långsiktplan, LSP, tillsammans med de andra bolagen och företagen.

Det åligger var och en medarbetare – och kanske framförallt "marknadsfolket" och försäljarna – att så snabbt som möjligt skaffa sig information om företagets respektive resurser, så att vi kan visa ett gemensamt ansikte utåt och ha en genomgående "flyg-profil".

Inom koncernen

Nästa område där vi ska sträva efter att förbättra och utöka den samverkan som redan existerar, är inom FFV-koncernen. Också här finns det många bra exempel på lyckade projekt, där FFV-enheter tagit hem besattnings till sammans, just därför att den gemensamma kompetensen och tekniken ingett förtroende från första början. Dataservice och utbildningsområdet är andra exempel där vi ska nyttja andra enheters kunnande och erfarenhet och själva ställa upp med vårt.

Extern samverkan

Industrikontakt i Jämtland och Härjedalen är ett bra sätt att samarbeta.

Denna sammanslutning av ett 40-tal företag från båda länen – där givetvis FFV Aerotechs division GS finns med – hjälper varandra med marknadsföringen, något som skulle vara mycket mer kostsamt om var och en jobbade för sig. Det finns fler exempel: FFV Aerotech i Arboga samarbetar med Arboga kommun för att bland annat få till stånd lämpliga utbildningsvägar för ungdom som så småningom kanske ska fylla företagets behov av arbetskraft.

Många enheter och divisioner inom FFV Aerotech samarbetar med tillverkare och leverantörer. Division Flygtekniks närhet till SAAB-SCANIA och deras Flygdivision är inte bara geografisk, det har vi fått erfara mycket påtagligt, inte minst i det pågående JAS-projektet.

Jag skulle kunna göra listan ännu längre med att räkna upp olika kategorier som vi bör vidareutveckla samarbetet med, men stannar här.

Låt mig bara sammanfattningsvis säga: FFV Aerotech ska samverka med allt och alla som kan bidra till att vi stärker vår ställning som unik underhållsleverantör – och vi ska göra det nu.

Tommy Johansson
FFV Aerotech

QUALITY CORNER

Uppmaning från CK:

Kolla vad vi får – och gör det noga!

Var extra uppmärksam när du gör mottagningskontroll på materiel från Försvarets Materielverks Reservmaterielavdelning, FMV: RESMAT, i fortsättningen!

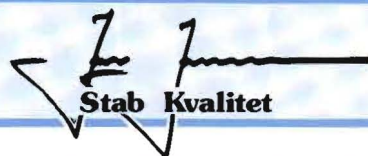
Det kan nämligen ha råkat komma med lagerskadad materiel från de omdisponeringar som gjorts mellan de olika försvarsgrenarnas reservmaterieförråd.

FMV:s kontrollenhet QFLYG U är lika angelägna som vi om att ingen skadad materiel ska kunna passera in till FFV Aerotech obemärkt.

Det har alltså gjorts vissa omdisponeringar mellan arméns, marinens och flygvapnets reservmaterieförråd och efter detta har det hänt att FFV Aerotech upptäckt kraftiga rostskador på viss levererad materiel. Ärendet har diskuterats med FMV:QFLYG U och FMV:RESMAT har infört kontrollåtgärder för att sortera bort skadad materiel, innan någon kundleverans sker. Trots denna kontroll finns det fortfarande risk att vissa leveranser – och då speciellt unik armé- och marinmateriel – kan innehålla delar som är lagrings-

skadade, exempelvis genom rostangrepp.

Därför vill stab Kvalitet be dig som gör mottagningskontroller att vara extra uppmärksam och avvisa materiel som inte uppfyller de fordringar som gäller. Du som vill veta mer om just mottagningskontroll kan slå upp FFV Aerotechs Kvalitetshandbok, kapitel 8.



Aerotech och 56 000 kronor, om vi valde att "gå över ån" för att få samma arbete utfört.

Vi valde naturligtvis det billigaste alternativet och fick en mycket bra produkt till ett rimligt pris och på utlovad tid. Och det är vi självklart nöjda med.

Men så här efteråt undrar man ju över varför vi inte hade råd att "samverka" och anlita våra egna resurser. "Våffö ä då på detta viset?"

CF svarar:

"Vi ska inte göra alla jobb själva"

Vi ska själva endast utföra det som vi är bra och konkurrenskraftiga på. Det finns och kommer även framgent att finnas företag som är betydligt bättre än vi på vissa andra områden. Beträffande insändarens exempel har vi för lite information om det enskilda fallet för att kunna besvara frågan närmare. Det kan med andra ord finnas många skäl till att FFV Aerotechs offert låg så högt. Den berörda enheten kanske inte ville ha ar-

En handbok som ska ge oss stöd

FFV Aerotechs Kvalitetshandbok har fått en ansiktslyftning – det som tidigare var vårt kvalitetsprogram har uppdaterats och iklätt "ett fördelaktigt yttre, som skvallrar om ett minst lika intressant innehåll".

Vad är då syftet med företagets Kvalitetshandbok? Jo, den anger de "spelregler" vi har inom företaget för att hålla ordning och reda i vår produktion.

Stab Kvalitet har nu distribuerat företagets "nya" Kvalitetshandbok till divisionerna. Handboken ersätter vårt tidigare Kvalitetsprogram och ska ha en fördelning som i grunden överensstämmer med övriga företagsövergripande regler och riktlinjer (Sektorinstruktioner, Si, och Rutinbeskrivningar, Rb).

Pågående uppdatering

Eftersom vissa förändringar skett under våren 1986 beträffande bland annat organisation och personal och handbokens innehåll "frysades" den 9 januari 1986, kommer vissa uppdateringar att ske inom kort.

Det säger sig självt att en Kvalitetshandbok ska vara aktuell. Det är min förhoppning att vi i fortsättningen ska kunna meddela och införa nya förändringar allteftersom de dyker upp.

Jan Jonsson, stab Kvalitet

betet av olika skäl och därför "prisa de de sig" ut ur upphandlingen.

Det kan också vara så – och det är nog det troligaste – att tillverkningen av dessa enheter är ett relativt enkelt jobb, som bättre passar en mindre legotillverkare. Priset på drygt 2000 kronor/styck pekar i den riktningen.

Återigen, det här med att vi ska samverka inom företaget betyder inte att vi ska göra alla jobb själva. Vi bör istället – med vår relativt höga prisbild – inrikta oss på kvalificerade arbeten. Enklare arbeten köps många gånger från externa och billigare leverantörer, för att vi totalt sett ska få en rimlig kostnadsbild och därmed trygga vår framtid.

Rolf Forsell, stab Företagsutveckling



Insändaren

Varför måste vi gå ända över ån för att få vatten?

Kom osökt att tänka på de här orden när jag för en tid sedan var med om granskningen av svar på offertförfrågningar. Förfrågningarna gick ut till sex företag, inklusive FFV Aerotech, och gällde mekanisk tillverkning av 25 stycken "enheter". Av de sex företagen var tyvärr FFV Aerotech klart dyrast och och låg tre och en halv gång över det lägsta svaret. I runda siffror blev det 197 000 kronor om arbetet skulle utföras av FFV

Vad händer inom division Service?

SERVICE. Det händer massor inom division Service. Och det pågår en mängd aktiviteter, vilket i sin tur tyder på känsla för nya idéer. Stagnation och liknödhet är tabun inom en organisation som vill nå goda resultat.

– Vi var mycket medvetna om att vår organisation, som den fastslogs för tre år sedan, snart skulle bli föremål för översyn – och den har vi nu startat. Nu tar vi steget, rör om i grytan men med en klar inriktning, berättar divisionschefen Arnold Junflo.

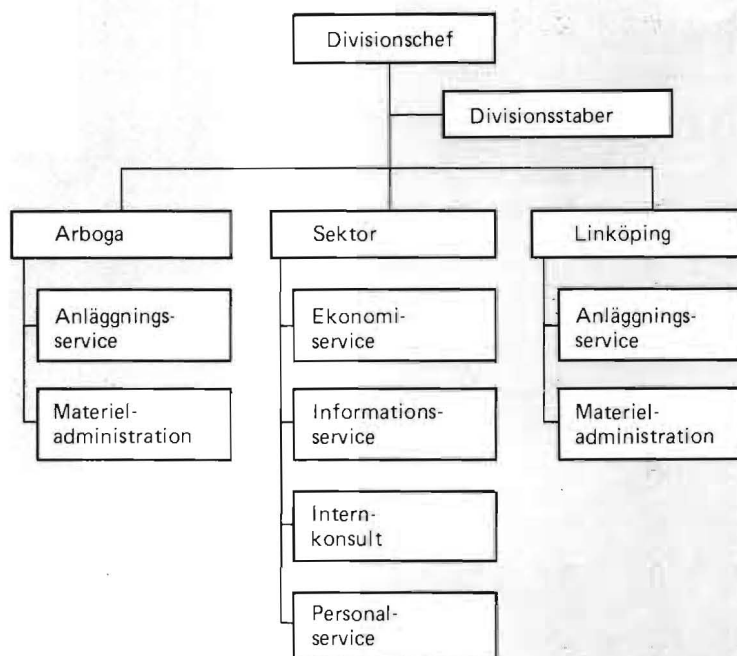
Många har haft åsikter om division Service. En del har varit negativa. Att sektorn skulle delas upp i divisioner var helt acceptabelt. Men att man plötsligt skulle börja köpa service, som man varit van vid att få så att säga gratis – det var väl att ta i. Och allt verkade ju plötsligt så väldigt dyrt...

Fungerar allt bättre

– Ja, de första årens köpa-säljprocesser var arbetsamma. Det tror jag de flesta tyckte, säger Arnold Junflo. Men vi visste att det skulle gå att genomföra och att det var rätt. Och det märker vi ju nu – ett par år senare. För nu flyter det.

– Men om nu organisationen fungerar bra varför då ändra den?

– Svaret är enkelt. Vi vill ha den ännu bättre! Och det får vi nu. Ännu är mycket av förändringarna på idéstadiet. Vi är övertygade om att vi får en starkare organisation, vilket både gynnar våra kunder och oss.



Så här ser vår nya organisationsplan ut.

Halverat antal avdelningar

– Vari ligger då skillnaderna mellan den gamla och den nya organisationen?

– I dag har vi 16 avdelningar och tanken är att halvera antalet till åtta. Anläggningsservice och Materialadministration ska finnas som avdelningar både i Arboga och Linköping. Ekonomiservice, Informationsservice, Internkonsult och Personalservice kommer att finnas som vardera en avdelning med resurser både i Arboga och Linköping, förklarar Arnold och fortsätter:

– Idén med organisationsförändringen är i första hand att föra samman de funktioner som hör ihop och som kan ge

varandra styrka. Ett exempel är Materialadministration, som nu ska ansvara för hela kedjan; anskaffning, transporter och förvaring.

Bättre för våra kunder

– Vad får då kunderna ut av denna förändring?

– Vi hoppas givetvis på att våra kunder nu ska uppleva detta som något positivt. Organisationens utveckling är till för att kunderna ska få snabbare, säkrare och effektivare service.

Första steget taget

– Hur långt har ni kommit i förändringsarbetet?

– Vi har förhandlat med personalorganisationerna om organisationens grovstruktur och ingenting mer.

– Det är i detta stadium mycket viktigt att påpeka att förändringar vad gäller till exempel omflyttningar till följd av den nya organisationen varken kan påbörjas eller spekuleras i nu. Den måste få "sätta sig" först.

– När beräknas den nya organisationen vara färdig?

– Vissa tidpunkter har vi i projektplanen. Den nya organisationen ska fungera från 1 januari 1987. Därefter sker fortsatta anpassningar i takt med vad som visar sig vara nödvändigt. Metodutveckling kommer helt naturligt även i fortsättningen att pågå. Den nya organisationen har som ett viktigt syfte just att möjliggöra ytterligare metodförbättringar, avslutar Arnold Junflo.

Ann Wilson

Vad tycker du om Service?

Ville Lundberg, ansvarig för produktionsstyrningen inom Apparatavdelningen, division Flygteknik.

– I det stora hela fungerar samarbetet med division Service mycket bra. De önskemål vi presenterar får vi oftast också igenom.

– Köpa-säljprocessen är vi fortfarande lite kritiska till men vi har full förståelse för Service's resonemang.

– Och jag är övertygad om att det skulle vara mycket tungrovt för varje avdelning att själv hantera merparten av de tjänster Service sköter idag. Men jag tror samtidigt att hanteringen av vissa tjänster skulle passa bättre ute på de olika avdelningarna.

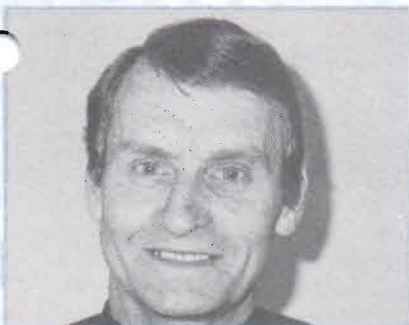


Vad tycker du om Service?



Sven-Erik Åberg, AF44, Bildbehandlingsteknik:

– De tjänster som jag själv utnyttjar och som jag alltså känner till fungerar helt utan anmärkning. Men kruxet är att jag fortfarande inte vet allt vad divisionen kan. Gång på gång får jag bakvägen höra att Service klarar både det ena och det andra. Därför vore det kanske på sin plats att division Service gjorde litet mer reklam för sig. Foto: Ingemar Kjellberg

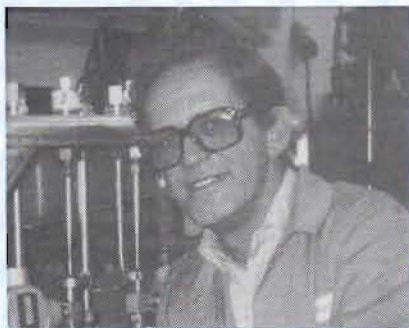


Lennart Urbäck, controller inom Tillverkningsavdelningen, division Flygteknik.

– Jag har mest kontakter med Ekonomi, Inköp och Administrativ service och i stort är jag mycket positiv till samarbetet med division Service. Dock – en aktuell negativ sak – att man beskurit den interna transporttjänsten. Vi skulle behöva en lastbil för större interna transporter för till exempel möbler. Som det är nu får vi hyra en bil ute på stan!

– Man måste vara lite positiv själv också och inte bara kräva trevligt uppträdande av andra! Vi får service när vi ber om det. Köpa-säljprocessen har alltid gått bra. Vi har till och med fått igenom en kreditering!

– Dessutom vill jag påpeka att jag gillar Service Kundmeddelande, som ger kort och viktig information, som snabbt kan läsas och sedan slängas.



Ekonomiansvar – för alla!

GS. – Det går att tjäna mer pengar genom klokare affärshantering! Det påstår Thomas Eriksson, chef för avdelning Fordon inom division GS.

Thomas har nyligen låtit samtliga anställda vid avdelningen gå en tvådagarsutbildning i affärsmässighet och ekonomi.

– Alla sysslar mer eller mindre med affärer. Det gäller att få ner ekonomiansvaret, så att var och en lär sig att handla affärsmässigt inom sina respektive arbetsområden, säger han.

I två omgångar har alltså samtliga anställda vid avdelning Fordon "gnuggats" i ekonomi och praktisk affärshantering.

– Utbildningen har lagts upp helt och hållet efter de konkreta frågor som berör just vår avdelning, det vill säga verkliga exempel på allt som händer från första offertförfrågan fram till att beställningen är utförd, berättar Thomas.

– Det är väldigt viktigt att en sådan här utbildning görs praktiskt användbar för varje organisationsenhet. Därför har vi inget "kurspaket" som andra avdelningar inom FFV Aerotech kan använda för sin egen del. Däremot kan vi gärna ställa upp med tips och berätta hur vi gjorde, men den lokala anpassningen får varje enhet göra själv. Inger Jonsson, controller vid division GS, har varit med som kursledare. Vänd er till henne om ni vill ha uppläggningsråd.

"Chefens ansvar"

Thomas är mycket noga med att understryka att en sådan här ekonomiutbildning bör ledas av respektive chef och ingen annan.

– Det här är så viktiga saker så det bör ligga varje chef varmt om hjärtat att själv deltaga aktivt i utbildningen, för att kunna ta vara på avdelningens egna speciella frågor och erfarenheter, men också skapa ännu bättre kontakt med medarbetarna, säger han.

– Dialogen måste hållas öppen under utbildningens gång. Alla elever ska ha möjlighet att ställa frågor, utifrån sin egen uppfattning och bakgrund, så att ingenting görs eller sägs ovanför deras huvuden. Visst kostar det en del pengar att genomföra en genomgripande två-

dagarsutbildning på det här sättet, men de kostnaderna är snabbt återbetalda om vi når målet med bättre affärsmässighet och därmed större möjligheter att tjäna mer pengar.

En nödvändighet

Det finns många motiv till att avdelning Fordon satsat på den här utbildningen. Thomas nämner några av de viktigaste:

– Dels har vi ju detta med ökat ansvarsstagande för varje medarbetare, men det gäller också att lära sig ta vara på vinstmöjligheter så att man därigenom kan skapa utvecklingskapital inför framtiden, ge förmåner till personalen och få större handlingsfrihet, säger han och fortsätter:

– Vi måste även lära oss att klara eventuella förluster. Affärer är som bekant "både gungor och karuseller"... Inte minst är detta nödvändigt nu, när vi går mot en alltmer ökande konkurrens. Att överleva och sedan vara bäst – inte näst bäst – det är en svår konst som vi måste hjälpas åt att klara av.

– Sedan hoppas vi naturligtvis att den här utbildningen ska ge personlig stimulans, så att så många som möjligt inser sitt egenvärde och upptäcker att han eller hon inte bara klarar av sitt "normala" tekniska ansvar, utan också kan sköta kundkontakter, leveranstider och ekonomiska frågor så att det gagnar hela avdelningen.

Några viktiga råd

– Sist, men kanske viktigast – och då inte bara för medarbetarna som gått den här utbildningen, utan även för alla andra som jobbar inom FFV Aerotech: Låt oss behålla våra affärshemligheter!, säger Thomas och förmedlar några viktiga råd:

- Sprid inte offerter och kalkyler till fler än de som absolut måste ha dem.
- Håll kalkyler och offerter ordentligt inlåsta då du inte jobbar med dem.
- Skicka aldrig viktiga handlingar med internposten.
- Avslöja inte mer till kunderna än nödvändigt. En kund som du kontinuerligt arbetar med är ingen "kompis", utan alltid en affärspartner.

◀Gunnar Fredriksson, MP35, Riggtestgruppen:

– Jag tycker att den service vi får fungerar bra. Vi har en hel del kontakt med Anläggningsservice, i första hand på elsidan och med snickarverkstan. Där ställer personalen alltid upp när vi behöver deras hjälp. Det enda problemet som jag direkt kan peka på är snöröjningen vintertid. Just i år har den varit urusel här runt vår byggnad, men det har säkert sina orsaker, och det kommer säkert att bli bättre i framtiden. Foto: Anne Allard

Vi måste sluta att "spela Tarzan"!

Inom FFV Aerotech pågår sedan en tid tillbaka en kraftig satsning på internationalisering och en ökad verksamhet på exportmarknaden.

Det innebär att alltför FFV:are tvingas att samverka med människor från andra länder med annan kulturell bakgrund, annan religion, annat språk och så vidare.

För att rätt förstå dessa nya affärskontakter är det viktigt att hålla undan det så kallade "Tarzan-syndromet".

Detta är ingen "tropical disease", utan mera ett tillstånd då man tappat förmågan att vara ödmjuk.

Några exempel på hur "Tarzan-syndromet" kan verka: Du har bestämt dig för att mötet med din affärskontakt ska ske på en fredageftermiddag och insisterar ihärdigt att så ska ske. Du förstår inte alls varför han inte vill ställa upp. Dessutom riskerar du ju att få en veckända förstörd igen. "Tarzan-syndromet"! Du vägrar att förstå att andra bevekelsegrunder än rent affärsmässiga styr din motpart. Han är muslim, strikt muslim, och tillbringar varje fredageftermiddag i moskén där han ber med sina söner.

Tänk om du istället för att insistera på att få igenom din mötestid hade sagt: "Mister X, jag förstår att vi inte kan

träffas på fredag, eftersom ni då är i moskén med era söner." Det hade genast gett dig en bättre kontakt, eftersom det skulle ha bevisat att du brytt dig om att ta reda på vem din motpart egentligen är.

Planera med hänsyn

Jag satt en gång och väntade på mitt flygplan i ett land i Fjärran Östern. I "loungen" satt några och pratade irriterat om alla helgdagar som firades i det här landet.

"Här kan man ju inte jobba!" "Tarzan-syndromet" igen! Landet i fråga har nämligen såväl kristna, muslimer, hin-

duer som buddister och varje grupp har sina berättigade krav på religiösa högtidsdagar. Det klokaste du kan göra är att planera din resa med hänsyn till alla helgdagarna, istället för att komma dit och reta upp dig på att "ingen har tid att träffa dig".

Med ett nytt land kommer också en ny matkultur. Ett tips: Träna dig att äta med pinnar innan du åker till Sydostasien. Det underlättar umgänget med dem som inte äter med kniv och gaffel. Men även om man förbereder sig, kan man råka ut för främmande situationer. Jag var till exempel bjuden på lunch i Cebu, en liten ö i den filippinska övärlden. Restaurangen var ren och proper. En orkester spelade vacker musik. Lunchen bestod av "seafood" – krabba, hummer, räkor, fisk – och en filippinsk delikatess: skinkstek! Inga bestick fanns på bordet, varför jag begärde att få detta. Förvånade minner jag mig. Bestick? "Vi äter med fingrarna!" "Vadå?", utbrister naturligtvis jag, "med FINGRARNÄ?" "Tarzan-syndromet" igen! Det gick faktiskt alldeles utmärkt att äta med fingrarna och strax fick jag också en förklaring till alla handfaten längs ena väggen. Där tvättade man händerna mellan rätterna, förstås.

Ta av dig skorna!

En annan gång var jag bjuden på middag i ett thailändskt hem. Familjens lilla flicka vaknade frampå kvällen och upptäckte till sin fasa att den svenske farbrorn hade skorna på sig! Pladdrande på sin thailändska gick hon snabbt och hämtade sin mamma och pekade förskräckt på mig och mina skor.

"Tarzan-syndromet"! Jag borde naturligtvis ha tänkt på att i ett thailändskt hem lämnar man alltid skorna vid dörren.

Det finns ett recept...

Internationell samverkan kräver bättre förståelse. Det går inte att placera Linköping i Kuala Lumpur eller Arboga i Jakarta, lika lite som man kan placera Östersund i Bangkok. Människor är olika! En grundregel är att förbereda sig noga inför en resa till ett okänt land, till exempel skaffa sig så mycket information som möjligt om den motpart man ska träffa och hans levnadsvanor. Mot "Tarzan-syndromet" finns ett mycket bra, men svårlärt recept: Var ödmjuk! Struntar du i det receptet finns det risk att du bara blir mottagen en gång av motparten och därmed kan dina affärskontakter vara definitivt avslutade på den platsen...

Jan Karlsson, division Export

Jans sladdlampa tände ett ljus...

GS. Det första jag upptäckte på Åke Johanssons arbetsbord var ett exemplar av Tech-In, plus att några rader i tidningen var markerade med röd överstrykningspenna.

– Jo, förstår du, vi upptäckte att Jan Glad, FF67, fått ersättning för ett förslag angående sladdlampa med ställbar krok och vi är i behov av en sådan lampa, så jag tänker ringa honom och höra efter om det kan vara något för oss, förklarade Åke. Vilket snyggt exempel på det här med samverkan!

Åke Johansson arbetar som systemingenjör för basmateriel vid avdelning Fordon inom division GS. Anledningen till att Tech-In sökte upp honom den här aprildagen var att hans avdelning håller på med framtagning av en reparationskärra för flygvapnets räkning. Att vi kom att tala om sladdlampa var alltså bara en slump beroende på att tidningen låg uppslagen på bordet.

– Vi behöver en anordning för att kunna ställa sladdlampan i olika positioner och så var det någon av mina kollegor som fick syn på Jan Glads förslag och la in tidningen till mig, förklarade Åke.

Hur gick det?

Några dagar senare kontaktade jag Åke för att höra hur det gått med

detta samverkansförsök mellan division GS och division Flygteknik i Linköping.

– Jag har pratat med Jan Glad och han har skickat en ritning på sin sladdlampa med ställbar krok. Det visade sig att det inte riktigt var vad vi behövde, men under samtalets gång blev han nyfiken på den sladdlampa FMV ska ta fram, så jag lovade att skicka ritningar på den så fort vi själva fått dem, berättade Åke. Därmed har Åke och Jan fått kontakt med varandra – de kommer säkert att få fler anledningar att språkas vid i framtiden. Det är ju just så här detta med samverkan ska gå till – och allra roligast är det att Tech-In fått vara med på ett hörn och hjälpa till!

Redaktören

De har fått utbildning i konsten att leda

SERVICE. Att vara arbetsledare är tufft. Trycket är hårt såväl uppifrån som nerifrån. Det ford-
ras mycket för att klara en så-
dan uppgift.

Därför har man i Arboga för
andra gången anordnat ett ut-
bildningspaket direkt avsett för
just arbetsledare.

Paketet är uppdelat på 15 kur-
ser, som alla innehåller viktiga
kunskaper. Där hittar man till
exempel grundkurser i produk-
tionsteknik, arbetspsykologi, ar-
betsmiljö, ledarskap samt mate-
rial- och produktionsstyrning.
Flertalet kurser hölls av anställ-
da inom FFV Aerotech.

Kurserna har varit förlagda till arbets-
tid under cirka 35 arbetsdagar. 16 ar-
betsledare har deltagit i den tvååriga
utbildningen, som på Valborgsmässoaf-
ton avslutades med lunch på Gyllene
Balken.

Deltagarnas omdömen om utbildningen
är mycket positiva. Sören Karlsson,
som leder den interna transportgrup-
pen på tio man i Arboga, är en av delta-
garna. Han tycker så här:

– Jag anmälde mig till utbildningen för
jag var medveten om mina brister inom



Övre raden frv: Gunnar Lindström, Arne Andersson, Lennart Larsson, Nils Karlsson, Östen
Oscarsson, Sören Karlsson, Lennart Andersson, Nils Eek, Gunnar Arvidsson, Rolf Öijerholm,
Göran Karlsson och Staffan Pettersson.

Nedre raden frv: Bruno Stjernfeldt, Christer Carlsson och Sven Simonsson. På bilden saknas
Ove Bergström.

Foto: Ingrid Persson

viktiga områden i mitt jobb. Den har
gett mig en hel del självförtroende, vil-
ket jag många gånger tidigare saknat.
Att kritiskt granska oss själva var en
viktig del i utbildningen. Vi fick verkli-
gen lära känna oss själva i grunden. Vi
fick till exempel gå ut och intervjuva helt
okända människor om deras liv. Det

var jättejobbigt, men nyttigt...

– Är man osäker på sig själv, så är man
också ofta osäker i relationer till andra
människor. I vårt jobb är det A och O
att relationerna uppåt och neråt funge-
rar så friktionsfritt som möjligt, menar
Sören.

Ann Wilson

En mäsas för en massa industrikontakt



Emanuel Sandberg, verksam vid avdel-
ning Flygplatsteknik inom division GS,
var en bland många guider som ställde
upp på Industrimässan. Här demonstre-
rar han flygplatsljus för två av besökarna.
Flygplatsteknik har nyligen genomfört en
rundresa till så gott som samtliga av lan-
dets civila flygplatser. En bland många
frukter av det arbetet visade sig när flera
av de besökta flygplatsrepresentanterna
kom till den här mässan för att få veta
mera om FFV Aerotech i Östersund. Foto:
Hans Brännström.

GS. Industrikontakt är en sammanslutning av ett 40-tal industri-
företag i Jämtland och Härjedalen med uppgift att ta initiativ till
olika marknadsföringsaktiviteter och bistå företagen med ge-
nomförandet.

Som ett led i marknadsföringen arrangerade Industrikontakt en
Industrimässa i Expo Norr-hallen i Östersund den 12–14 maj. GS
fanns givetvis med när det hela gick av stapeln.

Industrimässan invigdes av utrikes-
handelsminister Mats Hållström. Där-
efter fick gästerna ta del av de utställ-
ningar som Industrikontakts medlems-
företag hade att förevisa.

I division GS monter visades flygplans-
ljussystem, GPU (strömförsörjnings-
aggregat för flygplan under markuppe-
håll), samt vägväderinformationssystemet
VVIS. Dessutom presenterades di-
visionens konsulttjänster inom område-
na Fordon och Elkraft.

I anslutning till mässan svarade divi-
sion GS för ett seminarium på temat
"flygplatsteknik". Gästföreläsare var
professor Kåre Rumar, som talade om
ljus i olika former utifrån rubrikerna
"Vad uppfattar ögat?" och "Hur upplevs

ljus av olika konfigurationer och inten-
sitet?"

Vid seminariet medverkade också GS
egna medarbetare. Jörgen Engström
presenterade GPU, Claes Thagemark
berättade om halkvarningssystem,
Evert Jönsson tog hand om ämnet flyg-
platsljus och Leif Junholm talade om
"förebyggande sjukvård" för elektronik-
system.

Samtliga inslag var syn- och hörbarli-
gen uppskattade av seminariedelta-
garna.

Mer om Industrimässan i Östersund
kommer i FFV-NYTT.

Hans Brännström

Gammal bandvagn blir ny ambulans

GS. FFV Aerotechs division GS fick vid årsskiftet en order på i runda tal 4 miljoner kronor från Försvarets Materielverk, FMV. Den innebär att projektledaren Hans-Erik Nilsson på avdelning Brand och Räddning, GB40, tillsammans med sina medarbetare ska bygga om arméns gamla bandvagn 202 till en ny ambulansbandvagn för piloträddning inom flygvapnet.

– Projektet är ett utmärkt exempel på FFV Aerotechs nya samverkansgiv, säger Hans-Erik och förklarar:

– Själva står vi som huvudleverantör och gör de delar av jobbet som vi är bäst på. Andra delar lägger vi på underleverantörer, gärna i trakterna av Östersund.

Sedan tidigare finns den hjulgående ambulansen 1315 på flygflottiljerna. Den klarar emellertid inte förhållandena vintertid med snöhinder utanför banorna.

Planerna på att komplettera den med en ambulansbandvagn har funnits många år, men tidigare har ekonomin varit ett hinder för FMV att förverkliga dem.

Nybyggnad

– Hela bakvagnens överdel på bandvagn 202 kommer vi att ersätta med en ny plåtpåbyggnad, som är försedd med värmesystem och isolerad för att klara

ner till minus 30 graders kyla, berättar Hans-Erik.

– Vagnen sjukvårdsutrustas genom Försvarets sjukvårdsstyrelses försorg. Den kommer att köras av värnpliktiga och bemannas med sjukvårdspersonal vid räddningsaktioner.

Mellan FFV Aerotech och underleverantören Nordic Steel Production i Sveg fördelas arbetet så, att division GS är huvudleverantör med ansvar för konstruktion och elutrustning. Plåtarbetet köper man sedan in av företaget i Sveg.

Första i april

– Det första exemplaret – själva prototypen – levererade vi redan i början av april. Den vagnen har kravverifierats av FMV, som alltså kontrollerar att innehållet stämmer överens med vårt åtagande och med de tekniska bestämmelserna, förklarar Hans-Erik.

Själv räknade han inte med annat än mindre förändringar efter det inplaneerade mötet i maj mellan alla inblandade parter, och han fick rätt.

– Mötet har nu utmynnat i ett protokoll, som tillsammans med prototypen ska ligga till grund för hela serien. Vagn nummer ett eller två blir vår serielikare, tillägger han.

Släpvagn

Under serietillverkningen kommer den här ordern att sysselsätta i runda tal åtta man vid division GS. Den första serievagnen levereras denna vecka, och hela jobbet som omfattar ett 30-tal vagnar ska vara klart i slutet av september.



Den "friska insatsen" i flygvapnets nya ambulansbandvagn kommer från GB40, avdelning Brand och Räddning. Den representeras här av Hans-Erik Nilsson, som leder projektet vid division GS, där arméns gamla bandvagn 202 byggs om för piloträddning med hjälp av en underleverantör. Foto: Ann-Allard

– Det är en hård leveransplan vi har framför oss, men vi har kommit fram till att vi klarar den utan att lägga in jobb under semestern, påpekar Hans-Erik.

Från förbandens sida har det, enligt Hans-Erik, även kommit krav på att detta räddningsfordon ska kompletteras med släckresurser.

– Därför har vi nu konstruerat en släpvagn till fordonet som ska bära släckutrustningen. Vi har redan provat släpvagnen på Hedenbasen, och inom kort kommer vi att offerera även den till FMV, avslutar han.

Anne Allard

Tillsammans ska vi visa Österrike vad Draken går för

FLYGTEKNIK. Chefen för Försvarets flygsektion och 15 borgmästare, samtliga från Österrike, har besökt svenska flygvapnet, SAAB-SCANIA och FFV Aerotech.

Syftet med besöket var att få information om flygplan 35, för att kunna möta miljöförörelsens kritik hemma i Österrike. Kritikerna menar att flygplanet är föråldrat och har alltför hög bullernivå. Här gäller det verkligen att vi i samverkan med övriga parter hjälps åt att visa vad Draken går för!

Den Österrikiska delegationen framför diskussionsobjektet: Flygplan 35 Draken. Foto: Ulf Blomqvist



En fråga att tycka till om

Hur ska samverkan förbättras mellan divisionerna inom vårt företag? Den frågan ställde Tech-In till fyra medarbetare vid division GS i Östersund.

Vi skulle naturligtvis ha kunnat låta frågan gå runt till många fler, men tycker att urvalet blev ganska brett ändå.

Förhoppningsvis kan de svar vi fått ge underlag för vidare diskussioner på olika håll i företaget. Låt gärna Tech-In få del av tyckandet! För enkättext och foto svarar Hans Brännström.



Eva-Lisa Martinson,

– Det bästa sättet att förbättra samverkan inom FFV Aerotech är att utöka och förbättra personkontakterna mellan handläggare, inte bara mellan cheferna, utan också mellan alla handläggare.



Börje Estmo,

– Är inte samarbetet bra nu då? Åtminstone tycker jag att vi på division GS har lyckats samverka med andra divisioner. Företagsledningen ser väl till att detta fungerar?



Sture Törngren,

– Den frågan bör tas upp med den personal som är motvillig till samverkan, det vill säga de som bara bevakar sina egna revir. Det är där problemen ska diskuteras. Företagsledningen borde lämna förslag på lösningar. Det bör dock ske smidigt och med finesse. Jag tror inte på lösningar av typen "piska" och "morot".



Helmer Olsson,

– Mycket bra fråga. Vi på division GS har ju svårt att få samarbete ner till "golvet".

Underhållssamverkan på Frösön

– En av avsikterna med dessa dagar är att visa på det goda samarbete och den samverkan som finns mellan Försvarets Materielverk och svenska företag, främst FFV förstås, säger Bengt Nilsson, chef för stab PR och Information vid FFV Aerotech.

Det han anspelar på är Swedish Airforce Logistics Days den 23–24 april vid Jämtlands Flygflottilj, F4, på Frösön.

Dit hade arrangören, Försvarets Materielverk, inbjudit underhållsfolk från Sverige och från en rad andra försvarsmakter runt om i världen.

Målet för FMV var att visa den svenska profilen ifråga om underhåll för de utländska gästerna och även att knyta kontakter som ger oss svenskar möjlighet att studera andra länders underhållsorganisation och -filosofi.

Skum show

Gästerna blev, både teoretiskt och praktiskt, informerade om hur svensk underhållsverksamhet fungerar på ett förband.

FFV Aerotech bidrog till utställningarna med såväl materiel som sakkunniga guider.

Bland FFV-materielen kan nämnas olika klargöringsfordon och -aggregat samt fordon för snöröjning och annan fälthållning.

Besökarna fick också se FFVs "Foam layer" i aktion, det vill säga det lastbilsburna aggregat med vilket man skumbelägger sådana partier som ska döljas för fiendeflyg.

Inga döda punkter

För FFV Aerotechs del höll Inger Hagelin i trädarna. Så här berättar hon om sitt intryck av dagarna:

– Enbart positivt! Alla jag har pratat med är jättenöjda. Det fanns inga döda punkter i programmet, och ändå har jag den uppfattningen att gästerna inte behövde stressa sig genom de olika programpunkterna.

Hans Brännström



Försöker Karl-Erik Strindlund, marknadschef vid GS, att sälja snöröjningsfordon till en gäst från Nippons land? Denne förefaller i så fall något avvisande – av förklarliga skäl... Foto: Hans Brännström.

ECAS-systemets hjärta på Motor försörjer verksamheten med RM8

MOTOR. Alla som på ett eller annat sätt arbetar med RM8-motorerna i flygplan 37 Viggen har en gemensam nämnare i ECAS, Engine Condition Analysis System.

– Med hjälp av detta datoriserade mätsystem för vi idag journal på samtliga Viggenmotorer. Systemets hjärta är placerat i Arboga i anslutning till vår egen motorprovsningsverksamhet. Här har vi också ansvaret för huvud datorn och databasen i ECAS, berättar Jan Gustafsson, avdelning Motorprovning, en av våra specialister på systemet.

Bakom ECAS står Försvarets Materielverk, FMV. Systemet har utvecklats vid FFV Aerotech och idag utnyttjas det även av Viggenflottiljerna och av Volvo Flygmotor.

– Liksom andra datorsystem har ECAS förnyats och byggts ut under årens lopp. Idag är det kopplat inte bara till våra provbockar i berget, utan kommunicerar även via modem med motorprovhusen på flygflottiljerna, berättar Jan.

Fördelar

Tillsammans med Leif Perninge ansvarar Jan dels för de program som krävs för att hantera databasen, dels för programmen bakom flygflottiljernas mätsystem. Deras insatser som "gemensamma programmakare" förbättrar den totala överensstämmelsen i systemet.

– ECAS har många fördelar. I första hand utvecklas systemet för mätningar på och uppföljning av RM8-motorerna.



Hans Nordgren, kontrollant på avdelning Motorprovning, följer upp och analyserar data under provkörning av en RM8-motor vid FFV Aerotech i Arboga. Dessa data ligger sedan till grund för trendanalyserna i ECAS-systemet. I bakgrunden sitter provaren Michael Bäckluna, som sköter körprogrammet. Foto: Anne Allard

Varje motor är en individ, och ingen är den andra lik. Därför behöver vi den här mättekniken för att kunna registrera trender i varje motor, förklarar Jan.

– Vi jämför differenser mellan våra egna provvärden och de värden som registreras ute på flygförbanden. På så sätt kan vi följa varje enskild motor och upptäcka eventuella förändringar på ett tidigt stadium. Samtidigt får vi möjlighet att göra jämförelser mellan olika motorer.

ECAS-systemet förbättrar även mättekniken och förkortar provkörningarna, vilket i sin tur minskar kostnaderna i tid och bränsle räknat.

– Dessutom underlättar tekniken analyserna vid motorkörning. Vi kan snabbare fastställa hur motorn ligger i förhållande till normala parametrar, och vi kan enklare avgöra om en motor är

godkänd eller inte. Det är viktigt inte minst ur flygsäkerhetssynvinkel, påpekar Jan.

Felsökning är ett annat sätt att "jaga" kostnader. Genom att begränsa åtgärder i form av reparationer och utbyte av reservdelar, sparar man mycket tid och pengar.

– Både här hos oss och på Volvo Flygmotor utnyttjar vi idag ECAS trenddata för att lokalisera och precisera fel i motorerna. Men felsökningen är komplicerad och kräver erfarenhet. Felen är sällan av "standardtyp", och för en ovan bedömare kan de vara mycket svåra att analysera, tillägger Jan.

Fortfarande omfattar ECAS enbart RM8-motorer, men tanken är att även andra motortyper i framtiden ska kunna få plats inom systemets ram.

Anne Allard

Fyra försvarsattachéer besökte FFV

FLYGTEKNIK. – Pröva affärsidéer, hitta nya marknader, få nya kontakter – ja, det är något vi kan hjälpa till med vid en ökad internationalisering, sa de svenska försvarsattachéerna, som besökte division Flygteknik den 19 februari i år.

Attachéerna är placerade vid svenska ambassaderna i såväl de skandinaviska huvudstäderna Köpenhamn och Oslo som i Berlin/Prag London/Haag och Bern/Rom.

Claes-Göran Bringdal, som i februari fortfarande var chef för avdelning Apparat, tog emot gästerna och informerade om FFV Aerotech.

Cirka 260 inbjudningar per år brukar ske mellan de olika ambassader-

na. Många av dessa är "utmärkta tillfällen till en första affärskontakt", menar de svenska försvarsattachéerna.

– Vi bör utnyttja ett sådant här erbjudande bättre än tidigare. På det

här sättet kan vi få kontakt med potentiellt intressanta kunder, framförallt inom försvarsindustrin, säger Claes-Göran Bringdal.

Att Claes-Görans intresse för den internationella marknaden är stort kommer kanske flera inom FFV Aerotech att få glädje av så småningom. Numera är han ju som bekant area manager för Österrike och Norden och arbetar inom division Export.

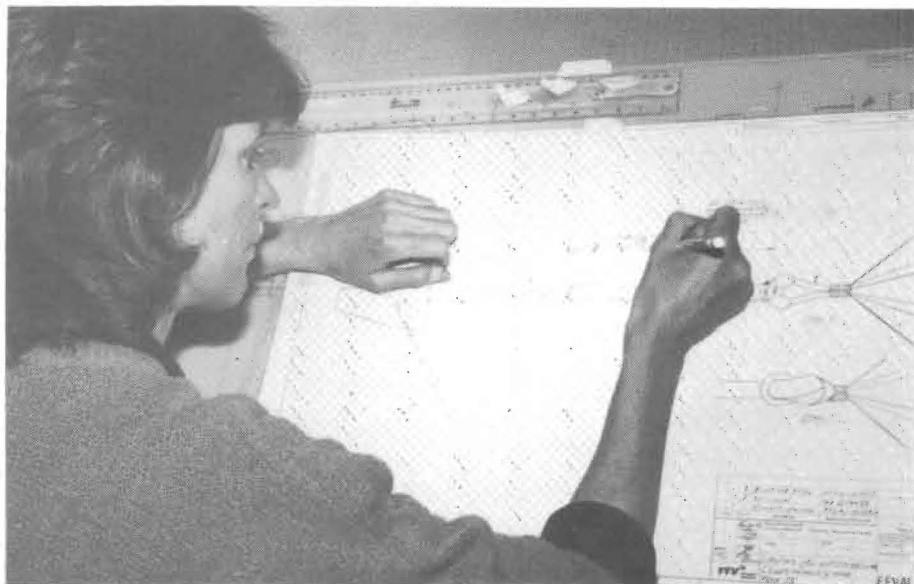
Benny Aretun

Ny armeringslina till fallskärmen behövs i Viggens räddningssystem

FLYGTEKNIK. Vid två utskjutningar från flygplan 37, närmare bestämt 1978 och 1985, har fallskärmens armeringslina brustit där den går igenom stolens ryggstöd.

Armeringslinans funktioner är i tur och ordning att initiera huvudfallskärmens automatiska utlösare, öppna det övre packhöljet, samt dra ut strumpan med ineliggande utlösningsskärm till stabiliseringsskärmen ur det övre packhöljet.

Att fallskärmens utlösning sker just så – oavsett sammanhanget kring användandet – är avgörande för en säker funktion.



Ingrid Engström vid avdelning Flygplan arbetar med omkonstruktion av armeringslinan till fallskärmen som ingår i räddningssystemet i flygplan 37. Foto: Benny Aretun

Detta är något av innehållet i den utredningsrapport som Försvarets Materielverks Provningsavdelning, FMV: PROV, presenterade i slutet av 1985.

FFV Aerotechs tekniska sida inom området säkerhetsmateriel, med andra ord avdelning Tillverkning inom division Flygteknik, kopplades tidigt in på fallet med fallskärmarnas armeringslinor.

I samarbete med Försvarets Materielverk utarbetades ett provprogram med inriktning på att studera fallskärmens

öppningsförlopp och registrera utlösningskraft, samt bestämma armeringslinans brottgräns i rörelse. Alla prov har filmats synkront med tre kameror. Efter att ha analyserat provresultaten har det visat sig att öppningssekvensen hos fallskärmen inte är logisk i vissa lägen. Med "facit i hand" har Försvarets Materielverk förslagit modifiering

å det snaraste på fallskärmen, vilket innebär omfattande åtgärder på fem huvudpunkter.

Ritningsunderlag och detaljspecificering har redan tagits fram av division Flygteknik. Nu återstår att lämna pris på modifieringen och sätta igång med modifieringslayouten.

Benny Aretun

FFV-mästerskapet i bridge togs hem av – gissa vilka!

52 FFV-are hade samlats på Mässen vid FFV Aerotech i Linköping en lördagsmorgon i mitten av april. Här gällde det nu att spela sina kort rätt – det var nämligen FFV-mästerskapstävling i bridge.

Bridgesektionen i Linköping arrangerade tävlingen med benäget bistånd av Mässpersonalen, som ställde upp med såväl kaffe som god lunch. Mansdominansen i tävlingen var överväldigande – de sex damerna nästan försvann bland de 46 männen!

Åtta timmar tog det att få fram det vinnande laget: Linköping lag 2. 2:a blev Torpedverkstaden i Motala, 3:a Linköping lag 1, 4:a Huvudkontoret, 5:a Telub IF och 6:a Arboga lag 2.

Här får man också fram svaret på frågan vad somliga pensionärer sysslar med på fritiden. Jo, de hårdtränar bridge! Hela det vinnande laget – Gustaf Andersson, Karl Grahn, Bertil Zetterlund och Sven Karlsson – är nämligen pensionärer.



FFV-mästerskapet i bridge kräver koncentration. Här möts Telub IF med Gerd Axelson och Ingvar Ågren och Linköping lag 2 med Sven Karlsson och Bertil Zetterlund på Mässen i Linköping. Foto: Pekka Eriksson, Linköping

Linköping lag 1 bestod av Stig Nordkvist, Karl Arousell, Jan Nilsson och Svante Sydnerth.

Nu ser deltagarna ivrigt fram emot

hösten. Då ska partävlingen i bridge eventuellt arrangeras av Torpedverkstaden i Motala.

Ann Wilson

I berget får dom idéer av motorer, tidspress och dyrt bränsle

MOTOR. Varför ryker det så hemskt ur berget i Arboga? Den frågan har åtskilliga FFV-are fått besvara.

Alla har kanske inte svarat på samma sätt som en medarbetare på Anläggningservice gjorde. Han förklarade för en undrande turist att: "Molnet kommer från FFVs verkstad nere i berget. Två gånger om dagen öppnar dom svettluckorna för att släppa ut kondens, annars korroderar materielen".

Vad den turisten inte fick veta var, att Östen Oskarsson och hans medarbetare på avdelning Motorprovning sluttestar de tyngre turbojetmotorerna nere i underjorden.



Michael Bäcklund, en av provarna på MP33, arbetar här med att lokalisera vibrationerna i en RM8-motor. Obalans är det dominerande problemet vid provkörning, men motorprovarna har själv hittat ett botemedel – så kallade clips. Det gäller bara att ta reda på exakt var de ska fästas för att trimbalanseringen ska bli effektiv. Foto: Anne Allard

På MP33, i provbock 5 och 6, arbetar åtta man. Deras sektion är slutstation för en stor del av de motorer som kommer in för översyn och underhåll vid FFV Aerotech.

– Till 95 procent rör det sig om Viggen-motor RM8 som provkörs här och slutgiltigt godkänns innan de återgår till flottiljerna, berättar Östen.

– Med tanke på att vår sektion är den sista länken i översynskedjan, är tiden en viktig faktor för oss. Varje översyn, inklusive provkörning, ska göras på en bestämd tid. Därför ligger det ofta en press på oss att ta igen eventuella tidsförluster som inträffat tidigare i kedjan, och overtidsarbete är inget ovanligt för oss, förklarar han.

Dyrt bränsle

Det finns flera skäl att så långt som möjligt förkorta och förenkla provkörningarna. Det tyngst vägande är bränsleförbrukningen, som drar med sig de stora kostnaderna i detta sammanhang.

– Eftersom flygbränsle är så dyrt "jagar" vi förbrukningen bland annat genom att förbättra mättekniken. Ju mer mätningar och utvärderingar vi kan göra under körning, desto kortare blir körtiden, säger Östen och tillägger:

– Vi gör också vad vi kan för att undvika interna returerna, då motorn måste "rivas" på nytt. Det medför dryga kostnader, och kan vi själva åtgärda felen här i provbocken kostar det i allmänhet bara en tiondel så mycket tack vare tidsvinsten.

Samtidigt slipper man göra om körpro-

grammet på motorn även om det, enligt Östen, kan räcka med bantade prover efter retur. En normal körning på RM8 tar omkring 30 timmar.

Tre i varje cell

Bemanningen under körning är två provare och en kontrollant. Provornas arbete växlar mellan att sitta vid "sparkarna" och att göra den långa raden av mycket noggranna kontroller, intrimningar och justeringar på motorn som krävs före, under och efter provkörningen.

Kontrollanten arbetar samtidigt med uppföljning och analys av de fortlöpande mätresultaten under provet.

– Idag klarar vi själva att göra byten av de flesta apparaterna på motorerna. Undantagen är de tre stora apparaterna – gasgeneratorregulatorn, efterbrännkammerregulatorn och växellådan, påpekar Östen.

Mångsidigt jobb

Att vara motorprovare är av allt att döma detsamma som att vara mångsysslare.

– Här som på andra ställen är vi måna om att lämna ifrån oss felfria produkter, och mångsidigheten ligger i jobbets natur så att säga. Det tar tre månader

att lära sig köra motorerna. Sedan lär man sig hela tiden mer och mer om dem ju längre man håller på säger Östen som själv har arbetat med motorprovning i 17 år.

Anders Nyrén, en av provarna, håller med honom:

– Det är själva sporren i det här jobbet att själv kunna klura ut hur olika moment i provningen kan förenklas och förbättras. Bland annat har vi fått igång en del förslag om att slopa vissa körningar, som egentligen bara ger "tårta-på-tårta" effekter.

Anders och Östen är två av FFV Aerotechs idékläckare, som har fått rejäl utdelningar på sina idéer i förslagssammanhang.

Bland annat kan de ta åt sig en del av äran när det gäller den minskade bränsleförbrukningen vid provkörning av RM8-motorer. Den har sjunkit från 80 till 25 kubikmeter!

– Ja, för min del har förslagspengarna åtminstone räckt till att köpa ett luftgevär åt barnen och ett par hängslen åt mig själv, flinar Anders.

Om ryktet talar sant har Anders och Östen dessutom sett till att hela sektionen har fått glädje av utdelningarna. Den gemensamma utflykten till Åland, som de båda bjudit på, har definitivt inte försämrat den litet rått hjärtliga stämning som råder på MP33.

Anne Allard

Bättre minne i Viggen med hjälp av CC-teknik



AVIONIK. Hur packar man sitt "bagage" för att på ett givet utrymme få plats med hundra gånger mer än tidigare?

Det problemet ska avdelning Systemteknik vid division Avionik lösa i samband med modifieringsarbetet på datorn till flygplan J37, Jaktviggen.

– I vårt fall handlar det om att packa komponenter, som ifråga om storlek, snabbhet och kapacitet ligger på datorteknikens absoluta framkant. Vi använder så kallad Chip-Carrier-teknik och mikrowirekort, och vi måste placera allt rätt från början. Det begränsade utrymmet gör det svårt att rätta till misstag i efterhand, säger Rolf Anderson på sektion Systemfunktioner, AS40.

Modifieringen innebär att minnet i J37-ans dator utökas väsentligt. De operativa funktionerna blir fler, och flygvapnet får nya möjligheter att utnyttja sina flygplan på en mängd områden.

– Datorn har helt enkelt "växt ur kostymen", och det är inte så alldeles enkelt att sy ihop en ny. Det är vår mer än tioåriga erfarenhet av datorerna som fått oss att försöka lösa den här uppgiften, påpekar Rolf.

Simulering

Projektleddare är Sven Nilsson, som har tagit fram idéerna tillsammans med sin medarbetare på AS40, Ingemar Johansson.



Sven Nilsson, i bakgrunden, är projektledare för modifieringen av datorn i flygplan J37 och visar här den funktionsmodell som Olle Hedberg och Tomas Sandkvist har konstruerat. Nu arbetar de med funktionsprov på modellen, som i prototypstadiet inte blir större än hörnet som vilar i Tomas famn. Foto: Anne Allard

– Vi har dessutom fått stor hjälp av Lars Åhman på FlygEL 4 vid Forsvarets Materielverk, FMV. Han har bidragit med en hel del konstruktiva idéer, och vårt arbete har fortskridit med hjälp av denna dialog mellan oss och kunden, berättar Rolf.

Tomas Sandkvist på Elektronikutveckling, AK20, omsätter designidéerna på konstruktionsnivån.

– Eftersom det varken finns tid eller råd för modifieringar i efterhand, har vi valt att utnyttja konstruktionssimulering. Det är för vår del ett nytt sätt att arbeta, och det ger oss möjlighet att hitta eventuella konstruktionsmissar på ett tidigt stadium. Simuleringen har rönt stort intresse och Sven kommer att redovisa våra erfarenheter vid Autotestseminariet i Arboga i slutet av maj, tillägger Rolf.

– Vår lösning när det gäller kapaciteten

är, att man vinner väsentligt mer minnesutrymme genom att sätta in ett nytt kort och samtidigt modifiera två andra, förklarar Rolf och fortsätter:

– Förra våren var vårt problem att hitta minnesenheter med tillräcklig kapacitet. Vi fick slutligen kontakt med en leverantör i USA som klarar våra krav på snabba accesstider och stor minnesvolym förpackade i CC-kapslar, det vill säga Chip-Carriertechnik.

Nu räcker det inte bara med att den "nya" datorn får utökad minneskapacitet och plats för fler funktioner. Det krävs tid att kunna utföra funktionerna också.

– Datorn måste alltså få snabbare tillgång till instruktioner. Det får den också när vi flyttar program från kärnminnet till det utbyggda halvledarminnet, som i sin tur kommunicerar med den centrala processenheten via en snabbbuss. Med den lösningen kan datorn utföra fler funktioner per tidsenhet, och vi vinner alltså både tid och plats för fler funktioner.

Slå nollan när du ska ut på linjen!

Vet du vad som händer om du ska ringa från FFV i Arboga till FFV i Linköping och glömmar slå nollan ut till linjen?

En som vet det mer än väl är den stackars abonnent i Arboga som har telefonnummert 131 09...

– Nu måste ni lära er att slå nollan innan ni ringer till Linköping, för jag orkar inte ha det så här längre! Hon som ringde till redaktionen lät vänlig, men uppgiven, när hon förklarade sitt dilemma:

– Jag råkar ha telefon 131 09 och i flera års tid har jag blivit uppringd i tid och otid av FFV:are, som vill prata med någon i Linköping.

– Dessutom jobbar jag natt då och då och behöver få sova på dagen, men telefonen ringer ideligen och nu börjar jag tröttna på att säga: "Då har du glömt att slå nollan"... Jag vill inte byta telefonnummer, så nu får ni lov att skärpa er!

Är budskapet uppfattat? Bra, då skärper vi oss!

Modell

FFV Aerotech har fått beställning från FMV på både funktionsmodell och framtagning av prototyper. Ordern ligger på omkring 10 miljoner kronor.

– I huvudsak började vi med typarbetet under förra året. Funktionsmodellen är "klar", och vi arbetar just nu med utprovningen. Under hösten ska vi leverera fyra prototyper till FMV för flygutprovning.

Efter utprovningen kommer FMV att fatta beslut om serietillverkning av de nya korten, och FFV Aerotech har option även på den delen av arbetet.

Anne Allard

Årets DUUM-aste lopp

AVIONIK. Något så dumt kan nog bara Avionik hitta på! Det handlar alltså om årets DUUM-lopp lördag den 19 april.

Denna gång låg tonvikten på kampen mellan avdelningarna Systemteknik och Flygelektro-
nik.

Moralisk segrare blev AF genom Mats Birkestål, AF44, som sprang i mål drygt fyra minuter snabbare än någon annan.

Men ända ut i "svansviftningen" låg det en viss Kvalitet över årets tävling, vilket Jan Jonsson och hans stabsmedarbetare svarade för.

Som vanligt visade sig en del vara "duumare" än andra, vilket är andemeningen med "De Utslagna Utmanarnas Memorial". För fjärde året i rad avverkade löparna sträckan på femton kilometer från FFV Aerotech till Herrfallet



AF-gänget "peppar upp" inför DUUM-kampen mot avdelning AS. Med fingrarna om näsan ropar gängets ledare, Jan Hansson:

– Vad är det som luktar? och får det unisona svaret: – AS!

Foto: Anne Allard

vid Hjälmarén. Denna gång deltog fyrtioalet mer eller mindre vältränade entusiaster, plus två damer – de enda proffsen i sammanhanget.

– Det här var bara en uppvärmning inför Arboga-Joggen den sista maj. Då

möts alla igen under mindre "duuma" former, antog Lennart Olofsson AS40. Därefter anslöt han sig till de övriga för att njuta den långa raden stilstudier i video.

Anne Allard

Svenska junioreliten på plats när FFV JET drog igång i Linköping

Den 11–13 maj slog FFV Aerotech i Linköping upp dörrarna som sponsor för FFV JET. Det är tredje året i rad som vi bjuder in den svenska junioreliten till spel på tennisbanorna (och tältet!) utanför Mässen i Malmslätt.

Vädret har inte varit vänligt sinnat detta år. Regnet har förstört mycket av arrangemangen och matcherna är i skrivande stund inte färdigspelade.

Söndagen bjöd på hållregn under eftermiddagen och det ställde till med förskjutningar i programmet. Måndagen var kylig men ungdomarna spelade som om de inte brydde sig värst mycket om vädret. I dag, tisdag, var man till och med tvungen att starta inomhus. Två matcher. Regnet har droppat hela förmiddagen. Men nu på eftermiddagen lyser solen. Nu när tävlingarna snart är över...

De tolv ungdomarna – sex flickor och sex pojkar – är som vanligt mycket nöjda med arrangemangen. Och alla hoppas på att FFV JET ska fortsätta



Hela den svenska junioreliten är samlad till FFV JET en kylig måndagsmorgon på CVM TKs banor i Malmslätt.

Från vänster: Fredrik Perman, Henrik Holm, Tomas Nydahl, Malin Nilsson, Maria Ekstrand, Jonna Jonerup, Eva Helmersson, Maria Strandlund, Jenny Thielman, Nicklas Utgren, Patrik Wennberg och Per Henriksson.

Foto: Niklas Forslind

som något permanent återkommande.

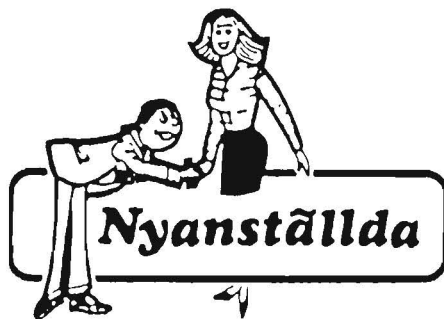
På en direkt fråga om hur ungdomarna har haft det här under de tre dagarna svarade Nicklas Utgren, Vänersborgs TK, 17 år:

– Bättre än väntat. Och vi hade ändå hört en del av dem som var med förra året! Allt är fantastiskt, transporter fungerar fint till och från hotellet, maten är jättegod och alla är så snälla mot oss!

Kommentaren kommer ändå från en kille som är van att resa runt i världen och som börjat få "vanor". Snart åker han tillsammans med Fredrik Perman, som också deltog i FFV JET, till Belgien för att delta i belgiska mästerskapen som är en världsrankingtävling.

Läs mer om FFV JET i FFV Nytt.

Ann Wilson



Mars

Lars-Erik Svensson, apparatmontör, MA83

Bengt Ekmark, ytbehandlare, MR54

Februari

Mats Nilsson, ingenjör, AF66

Kent Ragnarsson, ingenjör, AF66

Andres Saamel, konstruktör, AK22

Henry Mårtensson, serviceingenjör, AM56

Peter Lennartsson, verkstadstekniker, 784



Claes-Göran Liljebäck, byrådirektör, SL60



Peter Gutenmark, instrumentoptiker, FP60



Peter Andersson, apparatmontör, FC52



Bengt Johansson, apparatmontör, FP80



Magnus Johansson, apparatmontör, FP80



Ulf Österberg, apparatmontör, FP80

Hans Kerfstedt, redningsingenjör, MP20



Tommy Eriksson, verkstadsingenjör, ST60



Michael Spector, flygplanmontör, FF63

Augångna



I pension

Mars

Gunnar Merkén, MA43

Dagmar Eriksson, SR30

Gunnar Jansson, SR60

Karl-Erik Sjögren, FT44

Aina Andersson, FU32

På egen begäran

Februari

Lars-Erik Hjort, FA25

Christer Lövgren, FC52

Håkan Lagergren, AS70

Börje Gustafson, AR80

Stig Eriksson, EE20

Eivor Bengtsson, SP10

Rolf Thiger, CK10

Tage Bäcker, MU40

Dan Hedlund, MT22

Lena Petersson, AR80

Anita Lindström, SR30

Mars

Conny Fredriksson, AF24

Raine Larsson, MC

Christer Lindén, MA95

Eric Mordo, SN15

Allan Palmqvist, FF29

Hans Andersson, FF69

Stefan Wester, ST62

Per-Erik Andersson, FF61

TACK



Ett hjärtligt tack till arbetskamrater och chefer för de gåvor jag fick vid min 60-årsdag och pensionering.

Dagmar Eriksson, SR30

Mitt varma tack till alla arbetskamrater för den fantastiska uppvaktningen på min 50-årsdag.

Sven Blomqvist, AR20

Hjärtligt tack till Gun-Britt och Calle för all hjälp jag fått, till SE-folket för de vackra påskblommorna, till alla vänner som ringt uppmuntrande samtal och till Evalena för alla brev med aktuella nyheter under min sjukskrivningstid.

Karin Lindström, SE13

Ett hjärtligt tack för all uppvaktning på min 50-årsdag!

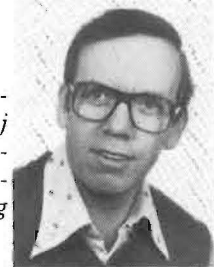
Bertil Danielsson, AF68

Ett varmt tack till SF 2152, till FFV-A och till arbetskamraterna inom MG samt lokalvårdarna på MG85 för all uppvaktning på min sista arbetsdag före pensioneringen.

Berndt Wrangå, fd MG95

Avliden

Arne Jordelius avled den 6 maj 1986. Han anställdes vid FFV Aero-tech i Linköping 1975.



AFKs Flygdag regnade bort...

Vissa dagar får det bara inte regna – och ändå gör det det! Söndagen den 11 maj – när Arboga Flygklubb arrangerat en Flygdag vid FFV-fältet – är ett praktexempel på detta faktum. Tack vare flygvapnets insatser via F6 i Karlsborg fick publiken ändå uppleva något av det tänkta programmet.

En sådan sorglig dag! In i det längsta hoppades arrangörerna på uppklärnande, men vädrets makter var inte nådiga. Följaktligen stod Pierre Holländer med sin Pitts Special på Arlanda och väntade att molnen skulle skingras. I Västerås väntade de andra uppvisningspiloterna, Pekka Havbrandt och Mats Rooth, på samma sak. Och i Arboga väntade den tåliga flygdagspubliken... De enda som kunde ta sig fram i luften till FFV-fältet var kapten Alf Ingesson-Thoor från F6 med SK50 och kapten Bo Hagerts från samma flottilj med AJ37. Flygchefen vid F6, Lars Hildestrand följde själv med som speaker. Mer om Flygdagen kommer i FFV-NYTT. Arboga Flygklubb vill dock passa på att tacka FFV Aerotech, som dels sponsrade, dels fanns på plats med brandkår och andra praktiska hjälpmedel!

FLYGHISTORISK TRÄFF 29 maj



Vi träffas torsdagen den 29 maj kl 19.00
på personalrestaurangen *Gyllene Ballen*

UR PROGRAMMET:

Videofilm

Historisk tillbakablick på svenska Flygvapnet i samband med dess 50-årsjubileum.

General Amundson – Flygvapnets »fader» – beslutar om införandet av en flyguniform.

Vi får se alla flygplantyper som använts inom Flygvapnet fram till 1977.

Valberedningens förslag till styrelse för Arboga Flyghistoriska Klubb – eller Förening.

Kaffe och läskedrycker serveras.

Alla intresserade från FFV-A och RESMAT hälsas hjärtligt välkomna!

Ölby-Gamla Nilsen: MG 38
Telefon hem 0668-171 85

Om Statshälsan

Vi på Statshälsan känner oss föranledda att göra några små "tillrättalägganden", eftersom det tydligen förekommer en del missuppfattningar om oss och vårt sätt att jobba.

1. Vi har I NTE slutat att ta emot de som söker för sjukdom. Det går alldeles utmärkt att komma till oss även i fortsättningen. Det kan vara svårt för dig att avgöra om din sjukdom är arbetsrelaterad eller ej. Kan vi behandla dig så gör vi det, om inte så hänvisar vi dig vidare till annan vårdinstans.
2. Vi har ingen hantering av sjukfrånvaro, lasaretsbesök eller ersättning för resor och medicin. Allt sådant sköts från Personalavdelningen av Britt Arnoldsson, telefon 2265 och Britta Granberg, telefon 2704.
3. Som du kanske märkt har vi infört telefonsvarare. Vi ber dig respektera detta och inte ringa runt till de andra numren på Hälsocentralen. De andra numren går till andra befattningshavare, som inte har sjukvårdande arbetsuppgifter. Anledningen till att vi infört telefonsvarare är att vi nu har



Insändaren

mindre personal på mottagningen. Dessa försöker utföra samma arbetsuppgifter som tidigare och det är svårt att klara av provtagningar och behandlingar, om man samtidigt måste passa telefon.

4. Att vi bytt arbetsgivare innebär att vi inte längre har samma arbetstider som de anställda vid FFV Aerotech. Vår arbetsgivare vill naturligtvis att vi följer vårt arbetstidsavtal. Eftersom vi har flexitid blir den FASTA mottagningstiden varje dag mellan klockan 08.30–15.00.

5. Doktor Nyström avser inte att sluta sin anställning på Statshälsan och – såvitt vi vet för dagen – ingen av den övriga personalen heller.

Med hopp om ett fortsatt gott samarbete önskar vi på Statshälsan alla FFV:are en trevlig vår och försommar!

Eivor Palmqvist,
personalkonsulent

Färgtrollets framtid i fara

Konstföreningen Färgtrollet står inför ett livsviktigt avgörande.

För att verksamheten ska kunna fortsätta krävs ett starkare engagemang från medlemmarnas sida. Om det uteblir, kommer Färgtrollet efter 18 år att försvinna som förening.

Därför vänder sig nu styrelsen till samtliga medlemmar och vädjar om deras stöd och insatser.

Fortfarande kan Färgtrollet åberopa många punkter på sitt pluskonto: intresse från medlemmar, företag och personalorganisationer, ett flertal aktiviteter samt försäljning och utlottning av konstverk.

Men det är minuskontot som orsakar bekymmer inom styrelsen. Medlemsan-

talet minskar, och svårigheterna är stora att locka medlemmarna till aktivt arbete inom föreningen.

Konstföreningens ordförande, Per-Olov Olsson, pensionerad sedan två år, har ännu inte hittat någon intresserad efterträdare. Den posten, liksom sekreterarposten, ska nybesättas. Dessutom måste medlemsregistret aktualiseras antingen genom frivilliga insatser eller med företagets hjälp.

Några enkla lösningar på problemen finns det inte idag. Det konstaterade styrelsen vid ett möte med ordföranden i FCTF och SF, Erik Werner och Börje Sturk. Båda lovade emellertid att ta upp Färgtrollets problem med företagsledningen.

Fram tills dess fortsätter föreningen sin verksamhet om än med "bantat" program, och styrelsen avvaktar även resultatet av det försenade årsmötet i mitten av maj.

Tech-In

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

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