

"Gamla ledningen" på tvådagarsvisit

– Jag tyckte att det kunde vara intressant för förra ledningsgruppen att få en aktuell helhetsbild av FFV Aerotechs utveckling. Därför ordnade vi den här träffen, säger Harry Rosevall, före detta personaldirektör vid vårt företag. Tillsammans med sina tidigare kollegor från dåvarande sektorledningen besökte han sin gamla arbetsplats i början av juni.

Av den gamla sektorledningen, som bestod av tretton personer, är elva numera pensionärer. Arnold Junflo, chef för division Service, och Bengt Nilsson, chef för stab PR och Information, är fortfarande kvar i tjänst. Alla tretton samlades nyligen – på initiativ av Harry Rosevall – till ett tvådagarsmöte vid FFV Aerotech i Arboga. Första dagen ägnades åt verkstadsbesök vid division Motors avdelning Turboaxel/Turbo-prop, MT, ute vid "Strängen".

– De flesta av oss hade aldrig varit där tidigare, eftersom den här delen av Motors verksamhet är relativt ny. Det var mycket intressant att få se hur den civila marknaden breddats de senaste åren, säger Harry Rosevall.

Mångårig vänskap

På kvällen åt sällskapet middag ute vid Follingtorp och det blev tillfälle till att prata gamla minnen, men också fråga om företagets nuvarande organisation och verksamhet.



Tillsammans har dessa tretton gentleman ansvarat för ledningen av nuvarande FFV Aerotech! Bakre raden fr: Nils Åkerblom, Henry Emanuelsson, Arnold Junflo (skymd), Gunnar Renström, Kurt-Ingvar Persson, Lars-Harry Larsson, Carl-Richard Ekblad och Bengt Nilsson. Främre raden fr: Sven-Arne Rydell, Yngve Lindblom, Elmer Axelsson, Gösta Lundmark och Harry Rosevall. Foto: Britt Blom

Nästa dag inleddes med att Bengt Nilsson presenterade FFV Aerotech i dagsläget, liksom de enheter som ingår i det nybildade affärsområdet Aerotech. Gästerna fick också se en videofilm med bildspelet som visades i samband med Riksdagens 500-årsjubileum och FFVs 40-årsjubileum förra året.

Bengt Nilsson visade företagets nuvarande organisation och även "vart de gamla avdelningarna och staberna tagit vägen". Efter en rundvandring, då man bland annat tittade på nyttillkomna byggnader, avslutades träffen med lunch på Vinbäckens restaurang.

– Det är naturligtvis mycket roligt att få träffas igen på det här sättet. Jag är glad över att alla ville komma och vara med. De flesta av oss har jobbat mellan 30 och 40 år inom företaget, så det är inte bara gemenskapen i sektorledningen vi har upplevt, utan det finns mycket annan arbetsgemenskap och vänskap i grunden, säger Harry Rosevall.

Nå, vad är det då för förändringar som särskilt märks för dessa herrar, som tidigare ansvarade för företagsledningen? Gunnar Renström, före detta chef för Produktionsservice (en avdelning som hade hand om investerings- och förrådsfrågor, avtalsfrågor på den produktionstekniska sidan, underhåll vid anläggningar med mera), svarar så här:

– Den mest påtagliga förändringen är att företagets kurva i långsiktplanen nu pekar uppåt. När jag gick i pension för sex år sedan, var läget betydligt mer pessimistiskt. Framtiden verkade ha kommit tillbaka och det är roligt att märka den nya optimismen. En annan tydlig skillnad är att FFV kommit ifrån den tidigare anonymiteten och börjat satsa på civilt och export. Sedan är förstås hela den nya organisationen med små resultatenheter en märkbar och positiv förändring. Överhuvudtaget känns det bra att få komma hit och se att företaget verkar befinna sig i en gynnsam utveckling inför morgondagen!

**Tech-In önskar
alla läsare
en skön sommar!**

Typiska FFV:are hos typiska FFV...

"Det är typiskt FFV!", sa han överlägset.

Jag svarade inte, men gav honom ett varmt leende.

På något sätt påminde hans attityd mig om min lilla dotter, som brukar försöka skylla sina egna misslyckande på mig:

"Det var ju du som sa att jag inte fick ta med mig plånboken till skolan och bara för det så glömde jag hela skolväskan hemma..."

Det är skönt att ha någon "stor och stark" att skylla på. Förmodligen är det därför som så många människor skyller det mesta på Gud Fader själv. Andra skyller allt tänkbart elände på "typiska FFV".

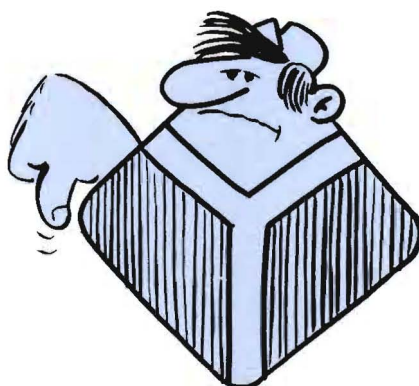
Ibland kan det vara klokast att inte kommentera beskyllningarna. Ett leende är svar nog.

FFV Aerotech är ett stort företag med många anställda. Det vore konstigt om det inte skulle finnas en och annan "surpuppa" och pessimist i hela gänget. Du kanske jobbar tillsammans med någon av dem? De finns utspridda i organisationen och sätter sin speciella färg och prägel på arbetsplatsen. De miss tror det mesta, utom sig själva. De vägrar envist att se någonting positivt, framförallt när det gäller företaget och "typiska FFV". Visserligen är de beroende av sina jobb för brödfödans skull, men fick de bara chansen skulle de säga upp sig direkt. Så kan de faktiskt hålla på att resonera i 30-40 år och de förväntar sig att de ska bli tagna på allvar...

Verkliga stjärnskott...

Sedan finns det naturligtvis också relativt nyanställda människor, som har en lika avog inställning till sin arbetsplats.

"Det finns ingen som förstått sig på det här jobbet innan jag kom. Jag såg ju direkt vad som måste göras och tog itu med problemen. Det är bara synd att allt ska vara så tungrovt, men å andra sidan är det ju typiskt för FFV", säger de självsäkert och sneglar på den egna spegelbilden i fönsterrutan. Det är då jag brukar bli tvungen att dölja mitt leende med handen. Jag vill ju inte verka respektlös när jag nu fått äran att träffa den ende inom hela företaget som vet hur allt ska skötas. Och som dessutom tagit reda på alltsammans så snabbt! Vad är mångårig erfarenhet av



Det finns många olika slags människotyper inom vårt företag... Claes-Göran Andersson, tidigare verksam som tecknare vid division GS i Östersund, illustrerade karaktären så här. Känner du igen dig?

exempelvis flygunderhåll jämfört med det här stjärnskottet, som efter några få års anställning genomskådat och tagit över hela verksamheten? Nej, kanske inte tagit över verksamheten ännu, "men om jag bara ville, skulle jag kunna visa företagsledningen hur det här företaget ska drivas"...

Tillägg i texten

Under tiden som våra gamla och nya "surpuppor" fortsätter sin klagosång, drar dock resultatkurvorna stadigt iväg uppåt, vi stärker ställningen på den traditionella marknaden och hittar till och med nya affärsmöjligheter i Sverige och utomlands.

Fler och fler har med stolthet klistrat våra nya företagsstreamers på sina bilar: "Tekniken ligger i luften" och "We keep them in the air". Egentligen borde det finnas ett tillägg i reklamtexten, så kanske även pessimisterna kunde identifiera sig med budskapet. Det borde stå "Det är typiskt FFV", tycker jag.

Varierande humör

Nej, vi ska inte mobba våra pessimister! De har onekligen sitt värde, precis som alla glada människor i det här företaget. Dessutom är ju många av oss "både och", det vill säga inställningen till företaget varierar med humöret. Själv har jag förmånen att ha en mycket förstående chef, vilket givetvis underlättar när jag deppar eller är arg.

Häromdagen – mitt i värsta stressen före presstopp – behövde jag snabbt ha tag på ett långt rep eller snöre. "Vad ska du med det till?", undrade chefen. "Jag kanske ska hänga mig!", fräste jag ilsket. Då kom han fram till mig och sa lugnt och stilla: "Men snälla Britt! Varför gör du allt så besvärligt för dig? Det finns ju så många som vill strypa dig. Låt dem göra jobbet!" Jag skulle ha kunnat säga det, men jag sa det inte: "Typiskt FFV!"

Ha en skön sommar!

Redaktören

Både gäster och övertid ska anmälas till Vakten

När du väntar besök till din arbetsplats ska du anmäla det i god tid till Vakten.

Det är inte bara en säkerhetsfråga för att Vakten ska kunna veta att personen i fråga har rätt att komma in på området. Nej, det handlar lika mycket om artighet från din sida mot den väntade gästen.

Det känns inte särskilt "välkomnande" att få veta att man inte är väntad, eftersom Vakten blir tvungen att ringa och kontrollera att gästens uppgifter verkligen stämmer.

Meddela Vakten dagen innan din gäst ska komma – eller åtminstone några timmar i förväg, om det nu skulle råka vara så att besöket kommer hastigt på – så fungerar besöksrutinerna bättre. En annan viktig påminnelse gäller dig som brukar jobba övertid. Om du stannar kvar på din arbetsplats efter ordinarie arbetstids slut, ska du anmäla det senast en timme i förväg. Detta för att Vakten måste veta vilka som finns kvar innanför grindarna, om exempelvis en olycka skulle inträffa eller någon anhörig behöver få tag på dig. I Arboga ska du anmäla planerat övertidsarbete på telefon 1112 (inte Vaktens andra nummer 1844, som tar emot alla andra samtal och inte är avsett för övertidsanmälan), i Linköping ringer du 118.

Synligt ID-kort bevisar att du och jag är behöriga

Har du också förfärat dig över hur du ser ut på ditt nya ID-kort? Ta det med ro och se dig omkring bland dina arbetskamrater. Det finns fler skrattretande porträtt – du är inte ensam...

Som du vet är det bestämt att alla anställda ska bära sina ID-kort synligt under arbetsdagen numera. Försök vara positiv till detta, även om du inte är nöjd med fotografiet. Genom denna bestämmelse får vi ju tillfälle att lära känna varandra till namnet och inte bara till utseendet!

Avsikten med att bära ID-kortet synligt är främst en åtgärd för att eliminera riskerna att obehöriga vistas inom FFV Aerotechs anläggningar – därför är det viktigt att alla tar den här bestämmelsen på allvar!

– ID-kortet är ett synligt bevis på din behörighet, samtidigt som det visar allvaret i vårt företags säkerhetsskydd. Det är en psykologisk faktor bland annat i avsikten att skapa förtroende hos dem som anförtrott sekretessbelagda uppgifter åt oss, säger FFV Aerotechs säkerhetschef Sigvard Larsson och fortsätter:

– Dessutom är detta med synliga ID-kort en anpassning till både nationell och internationell standard, när det gäller anläggningar av vår typ.

Av olika skäl kan det i vissa undantagsfall vara olämpligt för dig att bära ID-kortet i ditt arbete. Det kan till exempel ha att göra med arbetarskyddsorsaker eller produktionstekniska faktorer. I sådana fall är det din närmaste chef som avgör vad som ska gälla. Om sådana undantagsfall uppstår ska policyn avgöras på avdelningsnivå och varje undantag ska rapporteras till säkerhetstjänsten. Några undantag kommer inte att göras för dem som jobbar i ren kontorsmiljö.

Vid inpassering

Redan vid inpasseringen till FFV Aerotech ska ID-kortet bäras synligt. Om det inte går på grund av väderlek, klädsel eller någonting annat, så ska du ha kortet lätt tillgängligt i fickan eller väskan, så att du snabbt kan plocka fram det på Vaktens begäran. Väl framme vid din arbetsplats sätter du på dig kortet (om du inte redan gjort det), så att det syns tydligt och sedan låter du det sitta kvar arbetsdagen ut.

Vid dagens slut

När du går hem för dagen behöver du inte bära ID-kortet synligt, men du ska vara beredd att visa det vid eventuell kontroll. Kom ihåg att Vakten är tjänstemässigt skyldig att hindra obehöriga tillträde. Var och en av oss är skyldig att hjälpa till med den inre bevakningen.

Även tillfälligt anställda, som fått tillfälliga passerkort, ska bära korten synligt. De kommer att få lämpliga hållare att sätta fast sina kort.

Konferens om medbestämmande

GS. – Tänk att sitta i åtta timmar och bli informerad om medbestämmande och sedan tycka att dagen varit fantastisk! Men så var också genomförandet bra, sakligt och lätt-samt! Det säger en av konferensdeltagarna vid division GS och den som får ta åt sig äran heter Tommy Iseskog och kommer från Umeå Universitet.

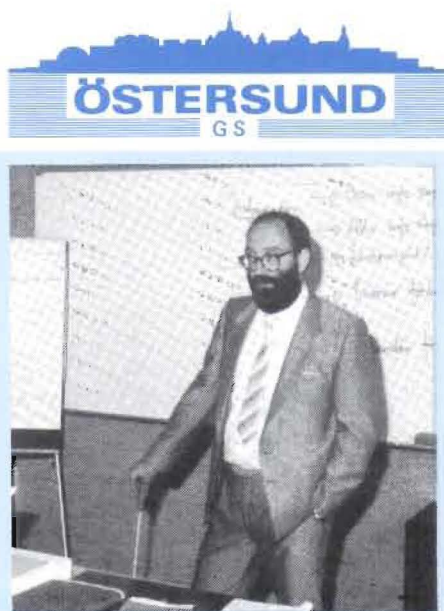
Ämnet för heldagskonferensen var "Medbestämmande – en fråga om information och förhandling". Samtliga chefer och ett antal fackliga förtroendemän vid division GS mötte

upp för att ta del av Tommy Iseskogs föreläsningar. Först talade han om vad som menas med förhandling och information enligt medbestämmandelagen, MBL. Sedan fortsatte han med förhållandet mellan MBL och medbestämmandeavtal och då speciellt de avtal som finns inom FFV. En del av dagen ägnades också åt arbetsgivarens arbetsmiljöansvar ur olika aspekter. Alla åhörare lovordar Tommy Iseskog för hans sätt att presentera dagens ämne.

– En mycket kompetent och medryckande föreläsare!, löd betyget.

Hans Brännström

Tommy Iseskog från Umeå Universitet besökte division GS för att föreläsa om medbestämmande. Foto: Hans Brännström



Faddern Bengt ger en bild av området bildbehandling

I Tech-In Kundextra berättade vi att civilingenjör Bengt Kvarnström blivit utsedd till FFV Aerotechs teknikfadder för området bildbehandling.

Bengt arbetar vid division Flygtekniks avdelning Apparat. Som fadder står han nu till tjänst med sin kompetens för alla enheter inom företaget, som har eller kan tänkas få användning för bildbehandlingstekniken.

Till att börja med har Bengt skrivit ner lite allmän information om detta relativt unga teknikområde.

För att kunna utföra bildbehandling behövs bilder. Vad man i första hand tänker sig ska ge bilder är ju vanliga kameror. Men en bild kan man idag få från en massa olika typer av utrustning. Satelliter utrustas exempelvis med ett flertal sorters "kameror". Där finns kameror som tar bilder i vanligt ljus, men satelliten innehåller även värmekameror och till och med radar, som kan ge bilder av hur Jorden ser ut under den.

Alla dessa bilder kan bildbehandlas, när man till exempel vill se hur öknar breder ut sig eller när man vill övervaka utvecklingen vid kärnreaktorn i Tjernobyl. Vid sändning av bilden till marken på ett effektivt sätt används bildkodning, för att få fram bra bilder att studera används bildförbättring, för att leta efter föremål (exempelvis öknar) används mönsterigenkänning och för att göra en exakt bestämning av föremålets läge används datorgrafik, det vill säga att man kan lägga en konstgjord kartbild över den bild som satelliten tagit, till exempel en bild av en öken. Alla fyra metoderna ingår i det breda teknikområdet bildbehandling.

Ett steg på vägen

I Tech-In Kundextra talade vi om att bildbehandling är ett relativt ungt teknikområde, som först de senaste åren fått sitt kommersiella genombrott. Varför har man då inte använt sig av den här tekniken tidigare? Kameror har ju funnits under en ganska lång tid.

Svaret på den frågan ligger i den stora mängd med information som ryms i en enda bild. I en bild kan det finnas lika mycket information som ryms på 100 maskinskrivna A4-sidor. För att få rörliga bilder på TV behövs det 25 bilder per sekund. Människans uppfattningsförmåga är stor nog att klara av att skilja på föremål och identifiera olika saker i en bild, alltså utföra en typ av "bildbehandling". Om vi ska efterlikna denna mänskliga förmåga måste vi ha tillgång till den modernaste elektronik som produceras idag – och ändå kom-

mer vi bara ett steg på vägen. Vi har ingen möjlighet att göra lika avancerad och snabb bildbehandling i en dator – här är människans förmåga helt "outstanding".

Mindre tröttande

Då blir nästa fråga följande: Varför låter man då inte människor göra jobbet, istället för att satsa på bildbehandling med hjälp av datorer?

Ett av svaren är att människor tröttnar ganska snabbt när det gäller att granska en stor mängd bilder som alla ser ungefär likadana ut. (Ett undantag tycks vara TV, där somliga kan sitta och titta hur länge som helst.)

Brett användningsområde

De områden där bildbehandling har införts är till största delen vid olika typer av avsyning inom industrin. Det kan till exempel gälla avsyning av kretskort, för att se om alla ledare finns med eller om alla kretsar är monterade.

Andra områden där bildbehandling används är vid granskning av satellitbilder. Inom medicinen används tekniken när man ska studera röntgenbilder. Datortomografi skulle inte vara möjlig, om inte en dator beräknade och byggde upp en bild av all röntgeninformation.

I militära sammanhang används bildbehandlingstekniken till exempel för navigering, för lagring av kartor eller för att styra robotar.

Finns det någon tänkbar användning av bildbehandling inom just ditt arbetsområde? Den frågan vill jag gärna diskutera med dig och dina kollegor. Likaså hoppas jag att du som har frågor eller önskar mer information hör av dig till mig. Mitt direktnummer är 013/109 185 och min interna adress FA29. Välkommen att ringa eller skriva!

Bengt Kvarnström

Hans Tegnér kommenterar GRT-artikeln

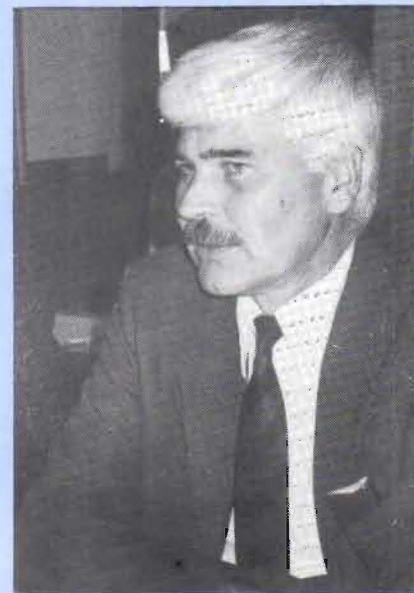
– I FFV Aerotechs personaltidning Tech-In läste jag i nummer 7 med intresse om GRT, den nya beställningen mellan FFV Aerotech och oss inom Försvarets Materielverk, säger Hans Tegnér, som är ansvarig för Elektronik- och beväpningssektionen, FMV:FuhDE.

– Artikeln föranleder mig att komma med några korta kommentarer för att reda ut en del oklarheter.

– Rubriken talar om GRT som en ny beställningsform, vilket inte stämmer. GRT är en ny beställning som faller inom ramen för BUS-medel, det vill säga speciella konsultuppdrag, påpekar Hans Tegnér.

– GRT eller den grundresurs test för flygplan 37, som det talas om i artikeln, belastade under utvecklingstiden UHTS 37 och PPU-verksamheten flygplan 37, som bekostades med BUS-medel. Men den här verksamheten har tidigare även finansierats med FUS-pengar för koordineringsarbete, tillägger han.

Anne Allard



– Vi har inom FuhDE drivit fram den nya GRT-beställningen för att, som det mycket riktigt påpekas i Tech-In, renodla beställningsverksamheten och underlätta uppföljningsarbetet, berättar Hans Tegnér, ansvarig för FMV:FuhDE.

Foto: Anne Allard

De sätter färg på Viggen

FLYGTEKNIK. Numera kamouflagemålar man inte flygvapnets flygplan som tidigare.

En genomgående grå färg i mörkare och ljusare nyans är vad som idag sprutas på flygplan 37 Viggen.

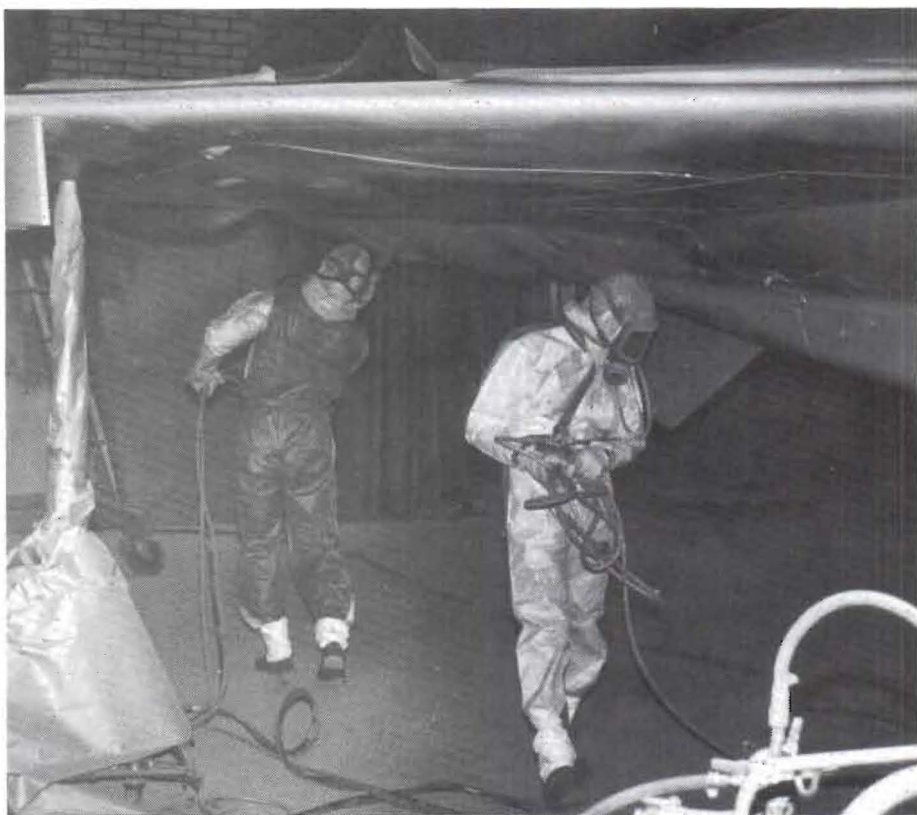
Målningen utförs av avdelning Tillverknings målarverkstad – ett tufft jobb, som kräver skyddskläder i form av huva med friskluftsmask och särskild overall.

– Decenniers erfarenhet från målning av flygplan och senare även helikoptrar har onekligen gett oss rutin att göra det här jobbet, säger Göran Andersson, ansvarig för målarverkstaden vid division Flygtekniks Tillverkningsavdelning. Hur går det då till att "sätta färg" på exempelvis Viggen?

– Först ska cirka 200 så kallade märkfolie sättas på plats. Därefter sprutar vi på det första primerskiktet och låter det torka. Inte förrän vi sprutat på ytterligare ett skyddsskikt är det dags för själva huvudmålningen, berättar Göran.

– Största problemet är avfettning och avmaskering av tidigare foliemärkning. Det gäller särskilt de flygplan som är blanka när de kommer in till oss och som har varit ute på flottilj en tid.

– Sot och oljor belägger ytan. Därför är det viktigt att göra en speciellt noggrann avfettning. Ytan som ska sprutmålas måste vara absolut ren, för att



Att sprutmåla flygplan och helikoptrar, som man gör inom avdelning Tillverkning, är ett tufft jobb, som kräver speciell utrustning och klädsel och givetvis också speciella lokaler. Avdelning Tillverkning inom division Flygteknik behärskar tekniken. Foto: Benny Aretun

färgerna ska kunna sitta kvar vid de höga luftfriktioner som till exempel flygplan 37 får runt ytorna vid flygning, fortsätter han och avslutar:

– Två till tre man arbetar samtidigt med målningen. Den slutliga täckfär-

gen målas tre gånger på flygplanet. Det tar oss cirka en arbetsvecka innan vi kan leverera ett färdigmålat flygplan, typ Viggen, från målarverkstaden.

Benny Aretun

Den 50-åringen firades under en hel vecka

Styrelsen för Mässen i Linköping firar 50-årsjubileum i år. En hel vecka i maj bjöds matgästerna på diverse överraskningar och underhållning. En dag kostade till exempel mat, dricka och kaffe 1 krona – samma pris som för 50 år sedan, nästan! Detta kunde man genomföra tack vare frikostiga gåvor från fem olika leverantörer. Gratislotteri och tävlingar kunde ge mycket fina vinster. Firandet avslutades med en stor middag för 120 inbjudna gäster. Styrelsen, med ordföranden Arne Törnroth i spetsen, fick då motta gåvorna från de gångna årens mycket tacksamma matgäster.

Husmor Eva Gustavsson var kvällens självskrivna hedersgäst tillsammans med hela sina personal.

Ann Wilson



Speciellt inbjudna till enkronas-lunchen var pensionärerna, som under de gångna 50 åren njutit mässens mat.

Här ses Rune Weidar (dock inte pensionär!) underhålla veteranerna (från vänster) Gösta Svensson, Arne Hallberg och Anders Weström. Foto: Ann Wilson

Lars Lindberg, ny chef för Motor:

"Först ska jag ägna mig åt att lyssna på medarbetarnas erfarenheter"

MOTOR. – Det är svårt att komma in i ett företag helt utifrån, eftersom man inte känner medarbetarna sedan tidigare och inte heller är insatt i verksamheten. Därför tänker jag använda min första tid som divisionschef till att gå runt och lyssna på dem som har erfarenhet från FFV Aerotech och Motor. Därefter kan vi få ett begrepp om hur jag bäst kan utnyttja min egen yrkeserfarenhet för divisionens räkning.

Det säger Lars Lindberg, Motordivisionens chef sedan den 1 juni i år.

Lars är utbildad bergsingenjör och kommer närmast från Atlas Copco, där han haft en liknande befattning.

Första intrycket av Motors nye chef säger att han är en lugn och ödmjuk människa, som vill ligga lågt tills han vet vad det nya jobbet innebär. Hittills har han bara hunnit träffa FFV Aerotechs ledningsgrupp och sina närmaste medarbetare inom divisionen.

– Det är en härlig blandning av personligheter, precis som det ska vara i en organisation som är under utveckling. Här finns både "gå-påare" med kreativt nytänkande och analytiker som är mer eftertänksamma, säger Lars och tillägger:

– Det är viktigt för ett företag att ha just en sådan blandning av människor i organisationen. De kompletterar varandra på ett konstruktivt och nyttigt sätt.

Nyttiga erfarenheter

Sedan Lars utbildat sig till bergsingenjör vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm arbetade han sex år i produktionen som driftsingenjör vid LKAB i Kiruna.

– Det var nyttiga år för mig. Under den där perioden utbröt gruvstrejker och

det var en ny upplevelse för mig och många andra som börjat arbeta på det fridfulla 60-talet. Jag är tacksam för de erfarenheter jag fick med mig därifrån, inte minst som arbetsledare under de svåra konflikterna, förklarar Lars.

– Efter LKAB och Kiruna fick jag jobb hos Atlas Copco. Först arbetade jag som försäljare i Milano och blev sedan försäljningschef i Paris. Utlandsjobbet varade i sex år. Därefter kom jag hem igen till Sverige och jobbade vidare vid samma företag i tio år. Nu var det precis dags för ännu ett utlandsjobb för min del, men med tanke på barnens gymnasieutbildning, som befinner sig i slutskedet, tackade jag nej till den utlandstjänsten.

– Ja, så kom jag då i kontakt med FFV Aerotech och fick veta att de sökte en ny divisionschef till Motor. Efter några träffar med företagsledningen och divisionens egna chefer, kände jag att mina yrkeserfarenheter från försäljning och företagsledning borde kunna komma väl till pass i den utvecklingsfas som företaget befinner sig i just nu, säger han.



Lars Lindberg har intagit sitt tjänsterum i By39. Foto: Britt Blom

Följt utvecklingen

Sektor Entreprenadutrustningar inom Atlas Copco, som Lars basat för de senaste åren, har ungefär lika många anställda som division Motor.

– Ur företagsledningssynpunkt liknar det här jobbet mitt förra, men FFV har givetvis en annan företagskultur och verksamheterna skiljer sig markant från varandra. Eftersom jag är reservofficer inom flygvapnet har jag följt med lite grand i FFVs utveckling från centrala verkstädernas tid till det företag som finns idag. På olika sätt har det märkts utåt att FFV Aerotech förändrats och förnyats radikalt. Bara den senaste tidens institutionella annonser i våra största dagstidningar har imponerat på mig. Det är sannerligen inte vanligt att affärsdrivande verk profilerar sig på det sättet, säger Lars.

Uppmuntrar direktkontakt

– Det är min förhoppning att jag snart ska ha klart för mig vilka förväntningar företaget har på division Motor och även vilka förväntningar mina medarbetare inom Motor har på mig.

– Jag hoppas också på bra relationer med dem som jobbar inom Motor. Precis som i mitt tidigare jobb, ser jag det som självklart att alla anställda ska kunna söka kontakt med mig direkt, om de anser sig ha ett ärende som jag ska ta del av. Det behöver inte nödvändigtvis vara problem de kommer med, utan jag vill gärna ha reda på roliga saker också, avslutar han.

Produktavtalet klart för TAM4

MOTOR. Det nya produktavtalet för helikoptermotor TAM4 är klart! Avtalet gäller i fem år från den första april 1986.

– Både Försvarets Materielverk och FFV Aerotech vinner fördelar i det nya avtalet, säger Bengt Dahlgren vid Tekniska byråns Flygsystemsektion. Han har varit FFV Aerotechs motpart vid FMV under förhandlingarna.

– Det är ett relativt stort avtal och omfattar omkring 100 motorer i helikoptertyperna Hkp6 och Hkp9. Från vår sida är vi nöjda med överenskommelserna, och jag tror att även FFV kommer att kunna göra skäligen

vinster med de fasta flygtimpriserna, påpekar Bengt Dahlgren.

Han pekar på en del viktiga punkter i avtalet. Bland annat att tillgängligheten till motorerna ökar, genomloppstiderna vid FFV förkortas tack vare en bötesklausul, och reservdelshanteringen centraliseras. Dessutom förbättras förbandens möjligheter att beräkna motorunderhållskostnaderna.

– Avtalet öppnar också möjligheten till förlängning i ytterligare två femårsperioder med gällande grundvillkor, avslutar Bengt Dahlgren.

Anne Allard

På nya poster



AVIONIK. Från och med den 1 augusti 1986 börjar Lars-Erik Eriksson vid avdelning Mätteknik, AM, som ekonomichef. Lars-Erik kommer från division Service, Ekonomiutveckling, och har stor erfarenhet i ekonomifrågor.

ILS-order från Hagfors

AVIONIK. Den 1 juni fick avdelning Flygelektronik vid division Avionik en intressant order från Hagfors kommun.

Där ska sektion Radio/Nav/IK i höst installera radionavigeringsutrustning och landnings-system på den nya flygplatsen som är under uppbyggnad.

– Ordern är intressant bland annat därför att den ger oss ansvaret för den totala projekteringen. Kommunen köper alltså all utrustning genom oss, en affär på ett par miljoner kronor, berättar Claes-Göran Danielsson, chef på sektionen.

För något år sedan sålde Flygelektronik navigerings- och landningssystemet, ILS, till Nyköping/Oxelösunds flygplats.

– Just nu arbetar vi här på sektionen med installation och driftsättning av



ytterligare ett på Eskilstuna flygplats. Men det är totala projekt som i fallet Hagfors som är det mest intressanta och lönsamma för oss, säger Claes-Göran.

Håkan Löfgren arbetar sedan ett halvår tillbaka som sammanhållande av ILS-projekt för civila flygplatser.

– Håkan kom till oss från Luftfartsverket, och hans erfarenheter därifrån har haft stor betydelse när det gäller ordern både från Eskilstuna och Hagfors, påpekar Claes-Göran.

I Hagforsprojektet ingår förutom ILS en långvägsfyr, NDB, en avståndsmätningssystem, DME, och en radiopejl. Arbetet på flygplatsen startar i slutet av september, och ska vara klart två månader senare.

– Nu när flygpendeltrafiken ökar i Sverige krävs det system av typ ILS på allt fler flygplatser. Därför räknar vi med att få kunder bland flera av landets kommuner i framtiden, avslutar Claes-Göran.

Anne Allard

Bengt och Stefan tog hem 15 000

Arboga förslagskommitté hade vid marsmötet nöjet att dela ut 44 300 kronor till 44 förslagsställare.

Denna gång fanns också två kvinnliga idékläckare med – Margareta Persson och Gunborg Karlsson.

Jan-Olof Norgren, AF84, fick 2 100 kronor för sitt förslag till modifiering av visarstopp till reservfartmätare.

Lars Karlsson och Conny Sundell, bägge MF86, fick dela på 2 300 kronor för sitt förslag till nytillverkning av överfallsmutter.

Bernt Ryberg, AF34, fick 2 200 kronor för sitt förslag till användning av balanseringskitt.

Roland Karlsson, AF84, fick 600 kronor för sitt förslag till förstärkning av höjdmätarvisare med araldit.

Roland Karlsson, AF84, fick 600 kronor för sitt förslag att byta låskruv till visaraxel.

Krister Pettersson och Ronny Lundberg, båda MA74, fick dela på 1 500 kronor för sitt förslag till hydrauliskt urpressningsverktyg.

Tord Karlsson, MA93, fick 900 kronor för sitt förslag till rullar vid kontroll av större detaljer.

Ivan Nilsson, AM55, fick 1 200 kronor för sitt förslag till rutin vid reparationsbeställning.

Krister Pettersson och Ronny Lundberg, båda MA74, fick dela på 900 kronor för sitt förslag till demonteringsverktyg.

Tord Karlsson, Mats Nilsson och Mats Ahlbom, alla från MA93, fick dela på 1 200 kronor för sitt förslag till verktyg. Samma trio fick också dela på 600 kronor för sitt förslag till pallställ med hjul.

Berndt Olofsson, MA75, fick 600 kronor för sitt förslag till styrning vid monterring.

Krister Pettersson och Ronny Lundberg, båda MA74, fick dela på 1 200 kronor för sitt förslag till modifiering av verktyg.

Bengt Johansson och Stefan Karlsson, båda MR42, fick dela på 15 300 kronor för sitt förslag till återanvändning av tätfläns.

Ulf Johansson, AF84, fick 1 200 kronor för sitt förslag till visaravdragare.

Per Malmqvist, MR76, och Kåre Larsson, MR73, fick dela på 1 500 kronor för sitt förslag till skyddslucka på spolbox.

Sören Karlsson och Rolf Holmkvist, båda MA83, fick dela på 1 500 kronor för sitt förslag till verktyg för rullbänkbyte.

Lars-Erik Bäcklund, AF34, fick 600 kronor för sitt förslag att slopa två krympslangsbitar.

Stefan Andersson, Sune Karlsson och Tommy Ekstrand, alla MA83, fick dela



på 1 500 kronor för sitt förslag till mätverktyg.

Hans Persson och Anders Söderqvist, båda MA24, fick dela på 600 kronor för sitt förslag till modifiering av flammrörlåda.

Stefan Andersson, Sune Karlsson och Tommy Ekstrand, alla MA83, fick dela på 1 800 kronor för sitt förslag till centrerings- och uppriktningssystem.

Mikael Blomgren och Stefan Andersson, båda MA83, fick dela på 2 300 kronor för sitt förslag till montering av bränslespridare.

Stefan Andersson och Sören Karlsson, båda MA83, fick dela på 600 kronor för sitt förslag till förenklat reparationsförfarande av ventil.

Margareta Persson, MA24 och Gunborg Karlsson, MA26, fick dela på 900 kronor för sitt förslag till bättre arbetsrutin.

Åke Karlsson, AF34, fick 600 kronor för sitt förslag till modifiering av mylarskydd.

Ann Wilson

TACK



Mitt varma och innerliga tack till Er alla inom FFV Aerotech, ledning, alla arbetskamrater och FCTF 1f 72 för den storslagna uppvaktningen jag förärades i samband med min pensionsavgång.

Sven Arnell

Ett hjärtligt tack för uppvaktningen på min födelsedag.

Ove Eriksson, AM54

Hjärtligt tack till arbetskamraterna i Berget för den fina minnespresenter och blommorna jag fick avslutningsdagen vid MA93.

Kjell Bark

Ett hjärtligt tack till alla som uppvaktade mig med fina presenter och vackra blommor i samband med min pensionering.

Sixten Pettersson, FF61

Tack för den fina uppvaktningen på min födelsedag.

Sivan, FT26

Hjärtligt tack till arbetskamraterna på AR, AF och SR30 för gåvan jag fick på min 50-årsdag.

Terttu Löw, SR30

Nej till uppvaktning

All eventuell uppvaktning på min födelsedag undanbedes.

Bror Östby, SN10



GRATTIS!

50 år

1 augusti Elsa Fors, SN11

Avliden

Monica Marklund, GP30, avled den 5 juni 1986. Hon anställdes vid FFV Aerotech i Östersund 1981.



Flaggorna är missvisande!

Denna vårens eftermiddagar har varit ovanligt jobbiga för oss som cyklar till och från jobbet vid FFV i Arboga. Motvinden har förvandlat gårdarna mot stan till "veritabla Brattbergsbackar". Det som tar den definitiva knäcken på oss är dock de falska förhoppningar som tänds, när vi på väg ut genom grinden försöker få en vägledning om vindriktningen via flaggorna vid Vakten. När man kommer "runt hörnet" mot FMV:RESMAT kan man konstatera att felvisningen aldrig är mindre än 40 grader och ibland nära 180 grader. (Utom i de stormbyar då flaggorna ibland envisas med att hänga slaka.)

Eftersom FFV Aerotech har förmånen att vara auktoriserad mätplats för andra applikationer, föreslår jag att vi inrättar en liknande mätplats för flaggkalibrering. En sådan torde vara utan motstycke i Sverige. Kan vi



Insändaren

dessutom komma in på kalibrering av vindstrutar kan lönsamheten bli riktigt god. (Varje pilot är väl medveten om vändan av felvisande vindstrutar.)

Då ett sådant här beslut troligen tar tid att genomföra, kan problemet kanske lösas provisoriskt genom att ansvarig flagghissare gör det så kallade "våtfingerprovet" och försöker få upp flaggan i ungefär den riktning som provets utvärdering visar. Flaggan borde då kunna självstabilisera sig.

Kanske vågar då flera anställda att pröva tjuvningen med att färdas avgasfritt.

"Svettig men iderik"

Driftvärnet fick något att bita i!

FFV Driftvärn i Arboga har varit på sin årliga övning vid FBUs kursgård i Fliken. I Bergslagsskogarna kring Baggå har de övat sprängttjänst, stridsskjutning och vakttjänst.

I år deltog ett 40-tal driftvärnsmän i

övningen. Reglerna är sådana att de måste göra 20 driftvärnstimmar årligen för att hålla kunskaperna vid liv. Under de två dagarna i Fliken hann deltagarna fullgöra 18 av dessa timmar.



Man kan fråga sig om det var en Bengt för mycket med under sprängttjänstövningen i Fliken. Nog tycks det ändå som om Bengt Staaf försöker reducera antalet när han apterar tändhatten som Bengt Broberg håller i munnen. Foto: Sune Lännbrink

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 Åretun, FL17
GS: Hans Brännström, GP30
Export: Britt Blom, CO

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