

FFV[®]

Årþoga Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

5833

Tech-In

Personaltidning för FFV Aerotech

OKTOBER 1987

Nr 12



I säkra händer med Bo Isaksson och Ostermans Aero.

I SÄKRA HÄNDER

sid 3

Freon

sid 3

Kåseri

sid 4

Revision

sid 5

NYA REGLER

När förändringstakten är hög hamnar vissa frågor lätt på efterkälken. Det kan röra sig om system, rutiner, förståelse för nya strategier, chefsförsörjning etc.

I alla företag finns det och ska det finnas grundläggande regler för delegering av beslut, attest m m. I vårt fall kan man säga att det rått ett visst tomrum vad gäller de frågorna. Inte minst sedan Aerotech blev ett eget affärsområde.

Men helt nyligen har vi inom Aerotech-gruppen fastställt reglerna för det administrativa instruktionssystemet och reglerna för hur beslut kan delegeras.

Beslutsdelegering

Decentraliseringsreglerna ger anvisningar om hur affärsområdeschefen delegerar beslut till sina närmaste chefer. Reglerna ger också ramarna inom vilka divisionscheferna i sin tur kan delegera beslut.

På divisionsnivå handlar det om ramregler. Något som innebär att det är upp till varje division att utforma detaljerna i sina egna delegeringsregler.

Instruktionssystem

Det administrativa instruktionssystemet kommer till det yttre att i huvudsak likna tidigare system. Men några grundläggande skillnader har dock tillkommit:

- De befogenheter som får delegeras vidare utökas markant.
- Kraven på samrådsförfarande ökar.
- Skärpning av reglerna för beslut och attest vad gäller resor och representation (ingen får tex attestera sina egna kostnader).

De nya reglerna för affärsområdet Aerotech kommer i dagarna att distribueras till samtliga divisioner och bolag.

Per Åke Dahlström
Stab Organisation och Personal

När olyckan är framme

Vem hjälper dig om olyckan är framme? Var skaffar du hjälp om en arbetskamrat skadat sig? Vet du vad skyddssamariter är? Och vet du vilka som är skyddssamariter? Många frågetecken. Men det är viktigt att känna till var och hos vem man kan få den första hjälpen.

Arbetsgivaren har ett övergripande ansvar för att organisera första hjälpen vid skada eller hastigt insjuknande. Första hjälpen bygger på en samverkan mellan Statshälsan och ett antal skyddssamariter som finns placerade på olika håll inom företaget. Dessutom finns brand- och räddningstjänsten samt landstingets primärvård.

Utbildning

En skyddssamarit är en arbetskamrat som under 16 timmar fått en speciell utbildning. Han eller hon kan hjälpa till då någon drabbas av olycksfall eller hastigt insjuknande.

Skyddssamariternas utbildning omfattar kunskaper som gör det möjligt att ge den skadade rätt hjälp redan från början, vilket bla omfattar möjligheter att ge hjärt- och lungräddning. De ska också medverka till att den skadade eller sjuke på ett snabbt och säkert sätt

kommer under medicinsk vård. En viktig aspekt är skyddssamariternas insikt om den skadades behov av mänsklig kontakt och omvårdnad. Dessutom träffas skyddssamariterna en gång varje år och genomgår en tre timmar lång repetitionsutbildning.

Du som är intresserad av verksamheten och vill veta mer, kontakta någon av skyddssamariterna eller sköterskorna på Statshälsan.

Skyddssamariter på FFV i Arboga

Lennart Andersson	SN 20
Ove Asp	MR 62
Per-Erik Fernsten	SR 22
Lars-Olof Hellberg	AM 65
Tomas Johansson	AF 32
Harry Kjerling	MG 37
Leif Kjerling	MA 74
Henry Larsson	MP 32
Ulf Liljehammar	MA 95
Rolf Lindgren	AR 79
Gunnar Lindström	AF 74
Berne Malmkvist	MA
Birgitta Mårtensson	AS 70
Margareta Roos	SR 10
Majken Rosenkvist	AK 34
Bo Sarebro	MR 84
Rolf Sjökvist	MR 45
Inge Wallen	AR 15



Skyddskamrater på utbildning. Sittan fr v Kristina Hansson, Harry Kjerling, Rolf Sjökvist, Gunnar Lindström, Margareta Roos, Bo Sarebro, Tomas Johansson, Ove Asp och Rolf Lindgren. Stående fr v Lars-Olof Hellberg, Berne Malmkvist, Leif Kjerling, Lennart Andersson, Ulf Liljehammar, Per-Erik Fernsten och Carl Nyström.

Utsläppen som väckte debatt

Under första helgen i oktober slog massmedia på stora nyhets-trumman. Orsaken var de höga halter av freon som släppts ut från Aerotech i Arboga. I huvudsak var uppgifterna korrekta. Men FFV har sedan årsskiftet med framgång utvecklat metoder som gjort det möjligt att minska utsläppsvolymer. Ett arbete som alltjämt pågår.

FFV Aerotech är storförbrukare av freon. Ämnet används uteslutande för tvätt och rengöring av motordetaljer och elektronikkomponenter.

Ju flygsäkerhetssynpunkt krävs det att alla flygmotorer kontinuerligt tas in för underhåll. Innan arbetet kan påbörjas måste alla detaljer rengöras mycket noggrant.

Bättre arbetsmiljö

Av arbetsmiljöskäl övergick man för några år sedan från trikloretylen och andra cancerogena lösningsmedel till just freon. Freon är ur såväl arbetsmiljösynpunkt som ur teknisk synpunkt ett oöverträffat "tvättmedel".

FFV har av länsstyrelsen fått tillstånd

att släppa ut 1,3 ton freon årligen. I december 1986 uppmättes årsutsläppet till dryga 7 ton. En i högsta grad otillfredsställande situation.

Upptäckten anmäldes genast av FFV till länsstyrelsens naturvårdsenhet. Och arbetet på att omedelbart sänka utsläppen ner till godkänd nivå inleddes.

Flertal åtgärder

I tvättanläggningarna uppvärms freon så att det bildar ånga. Genom kylvat-
tenslingor i anläggningen kondenserar den använda ångan och kan på så sätt återvinnas. Den ånga som inte konden-



Motordetaljer tvättas med freon

serar fångas till mycket stor del upp av kolfilter och kan på så sätt också återvinnas. På division Motor har fyra tvättanläggningar försetts med ett gemensamt filter. Filtret har en genomsnittlig avskiljningsgrad på 95 procent. Vid maximal belastning har man uppmätt en återvinningsgrad om 98-99 procent. Som ytterligare åtgärd har man helt enkelt stängt av en tvättanläggning och dessutom återgått till att i vissa fall tvätta med trikloretylen.

Det freon som inte går att återvinna och återvända skickas till destruktionsanläggningar.

Idag har FFV genom de åtgärder som vidtagits bra nära minskat utsläppen till den nivå som myndigheterna accepterar.

Vad är freon

Freon är ett sedan länge omdiskuterat ämne. Det fanns tidigare som drivgas i nästan varje sprayförpackning men används idag framförallt i alla kyl- och frysanläggningar. Freon är i sig i regel inte giftigt. Men utsläppt i luften bidrar det till att förtunna ozonskiktet som omger jorden och skyddar människor, växter och djur från solens ultravioletta strålar.

Ett skadefritt 1986

OSTERMANS. "Med anledning av Ert företags dokumenterat höga nivå inom området flygsäkerhet är det mig en stor glädje att få tillkännage att Ni tilldelats The Helicopter Association International's 1986 Operator Safety Award." Så skrev presidenten för HAI i ett brev till Ostermans Aero AB.

På Ostermans Aero tycker man naturligtvis att det är skojigt med utmärkelser och internationell uppmärksamhet. Men samtidigt anser man inte att det är så märkvärdigt. Flygsäkerhet är en självklarhet. Men tänk bara vad som hänt om SAS fått ett motsvarande pris. Dagen efter hade alla flygplan varit försedda med dekaler som annonserade ut händelsen.

- Vårt företag har flugit helikopter ända sedan slutet av 40-talet. Någon har räknat ut att vi sammanlagt genom åren flugit ca 600 varv runt jorden. Och vi har aldrig råkat ut för några personskador. Det kan man kalla flygsäkerhet, säger Göran Criborn.

Garvad veteran

HAI:s utmärkelse i flygsäkerhet, inga skador under 1986, har inte hamnat hos Ostermans för första gången, sannolikt heller inte för sista gången. Både 1981 och 1983 gav samma fina utdelning.

En av personerna bakom Ostermans framgångar är en garvad veteran. En helikopterpilot med snart 12000 timmar (!) i luften. Men så har också Bo Isaksson flugit i snart 30 år. Och han har aldrig råkat ut för några haverier eller skador. Under 1986, den period den senaste utmärkelsen gäller, var Bo dessutom flygchef på Ostermans Aero.

- Jag fick min utbildning till helikopterpilot i flottan 1958. Och det var Ostermans som svarade för utbildningen. Så dom visste ju vem dom anställde 1961. Sedan har jag med ett par års undantag varit företaget troget, säger Bo Isaksson.

Under årens lopp har han fått se sig om i världen. Bo Isaksson har flugit helikopter i Afrika, på Grönland och i Indien. Hans upplevelser och erfarenheter är väl värda en egen mäs-sa så småningom.



Bo Isaksson med utmärkelse

Effektiv och säker

- Utmärkelsen vi fått ska inte enbart ses som en framgång för vårt företag och för vår verksamhet. Det ger ett återsken över den totala helikopter-verksamheten, världen runt. Det är ett utomordentligt gott bevis på hur bra, effektiv och framförallt säker helikoptern är som transportmedel, betonar Bo Isaksson.

En helt vanlig arbetsdag

Varje tidning med självaktning har ett kåseri. Tech-In är naturligtvis inget undantag. Att kåseriet dessutom kommer från de egna leden gör ju inte saken sämre. Ta det därför som en utmaning, kära Aerotech-are, vässa pennorna och skicka in era litterära ambitioner till redaktionen.

En helt vanlig arbetsdag i början av februari. Klockan vara strax efter sju på morgonen och några restflingor från nattens snöfall singlar genom luften. Med en viss olustkänsla i kroppen steg P ur den varma bussen och började gå Storgatan fram. "Dom kunde väl åtminstone ha plogat, så man slapp att pulsa i snön", tänkte hon. "Fast å andra sidan spar vi ju in 58 300:- per år om vi skottar på dagtid." Varm om hjärtat men kall och blöt om fötterna fortsatte P mot sin arbetsplats.

När P stämplat in och bytt till torra inneskor slog hon numret till Lönekontoret. "Detta är Lönekontorets automatiska telefonsvarare. Som ett led i besparingskampanjen har vi från årsskiftet telefontid mellan 10 och 12 varje torsdag. Genom denna åtgärd spar vi 48:- per anställd och år", avslutade den hurtiga rösten.

Visst kändes det jobbigt men samtidigt förstod ju P att det här med kostnader var viktigt. Dagen hade inte börjat så bra så det förvånade henne inte att pennen inte fungerade. "Nåja, det finns väl nya." Men på expeditionen möttes P av beskedet att pennorna var slut. Det skulle komma nya i nästa vecka. Från nyåret distribuerade man bara ut kontorsmateriel en gång i veckan. På det viset sparade man in 36 740:- per år i transportkostnader.

Nu började P bli lite irriterad men efter en kopp kaffe kändes det fint igen. Hon hade ju dessutom fått låna en penna av en arbetskamrat. Jobbet flöt rätt bra och P såg fram emot lunchen. "Undrar vad det blir för mat idag? Varför trycker man förresten inga matsedlar längre? Kan det möjligen bero på kostnaderna för tryckning och distribution?" På tal om distribution så hade förmiddagsutbärningen av post upphört under vinterhalvåret. Man kan inte ta sig fram på grund av den dåliga snöskottningen. Fast i gengäld så har man sparat in en halvtid, 63 700:-, på Budcentralen.

Väl tillbaka igen efter lunch var hela Ps rum upp- och nervänt. Mitt i röran stod två lokalvärdare. "Hej, vi ska storstäda här. Det blir 76:- billigare per rum om vi städar på dagtid. Så du kan väl sitta ner en timma medan vi gör klart. Vi har ställt ut din stol i korridoren."

Det tog emot att erkänna det, men nu började P bli förbannad. Visst hade hon lojalt ställt upp på "PRISPRESS -88", men att det skulle bli så här. Efter ett tag lugnade hon ner sig och funderade på hur hon skulle hinna färdigt det där jobbet som skulle gå med posten i morgon. "Det blir väl att jobba över en timma", tänkte hon. "Vad gör man inte för att hjälpa till att spara in 76:-." Det slog henne att det var något som inte stämde men den tanken fick falla.

Väl på plats vid sitt skrivbord tog hon itu med posten som just kommit med eftermiddagsturen. Det enda som var viktigt var ett meddelande om ändrade prisberäkningsregler, gällande från 1 maj. "Skönt att man för en gång skull får besked i tid", tänkte P. Men hon var av någon anledning misstänksam så hon läste brevet en gång till. Det gällde från 1 maj föregående år! Snabbt kollade hon cirkulationslistan. Det borde inte ta så lång tid även om hon var nummer 63 på delgivningen. Visst hade man diskuterat eventuella problem innan man beslutade minska antalet ex och istället utöka cirkuleringen. Man sparade ju i all fall in 7 830:- per år.

"Det får bli övertid så jag kan rätta till det som blivit fel. Bäst att förvarna hemma." Efter ordinarie arbetstids slut fortsatte P oförtrutet. Men till slut var jobbet klart. Ganska nöjd men ordentligt trött tog hon på sig sina fortfarande fuktiga skor, stämplade ut och gick till busshållplatsen. På vägen tänkte hon på alla inbesparingar och vad sparkampanjen kostade. Det var något som inte stämde. Bussen kom. "Snöar det mer måste jag komma ihåg att ta stövlar i morgon. Och så ska jag ta med mig en penna", tänkte P innan hon med en trött suck sjönk ner på bussätet.

Claire Vooyant



Håkan Lindeblad, Flygplan.

● Mitt jobb ●

Håkan Lindeblad, avdelning Flygplan i Linköping.

- Visserligen följer vi naturligtvis reparationshandboken. Men det finns ändå utrymme för egna initiativ. En frihet som är betydligt större än inom andra liknande företag. Håkan reparerar för tillfället en vingframkant till flygplan F 28.

Peter Andersson, avdelning AvioComp i Linköping.

- Jag går just nu på högvarv. Eller rättare sagt kylturbinen till SF 340. Den gör faktiskt 100 000 varv per minut. Det är något annat det än turbinen på F 28:an som "bara" gör 40 000 varv.



Peter Andersson, AvioComp.

Tar pulsen på persondatorer

AVIONIK. Du som tänker skaffa persondator märker snart att utbudet är enormt. Det finns billigare och dyrare. Snabbare och långsammare. Förmodligen också bättre och sämre. Vad som är vad i "PC-djungeln" ska Magnus Johansson rapportera efter en utprovning på sektion Datorteknik.

Redan före semestern var Magnus igång med utprovningen, som omfattar ett dussintal persondatorer i olika prisklasser.

Jag jämför servicevänligheten, tillgången till manualer och reservdelar, typ av minnen och annat som har betydelse för vårt servicearbete, berättar han.

Dessutom studerar jag kommunikationen. Tiderna kan variera väsentligt till exempel vid kopiering av filer. Möjligheterna till samkörning med olika datasystem är en viktig punkt och lika så de ergonomiska aspekterna, tillägger Magnus. Svaren kommer han att sammanställa i en rapport för sektionens egna behov. Den kan också fungera som handledning för andra PC-köpare. Även Försvarets Materielverk har intresse för rapporten, eftersom vi har fått deras uppdrag att bevaka marknaden och utvecklingen av persondatorer.

Anne Allard



Magnus har engagerat ett tiotal vana terminalanvändare för att få in synpunkter på ergonomi; som ljudnivå, läsbarhet, tangentbord med mera. Här prövar Ann-Marie Elofsson en av terminalerna, som hon sedan bedömer i Magnus enkät. Foto: Anne Allard



Insändaren

Anläggning finns, men utan service

Det borde väl vara så att Anläggningsservice sköter anläggningar för dem som hyr dessa. Och med anläggning menar vi även de områden som gränsar till själva byggnaderna, typ grönområden och asfaltområden.

Det västra området vid byggnad 198 var ett sådant grönområde. Men nu har Anläggningsservice mer och mer förvandlat det från gräsmatta till något som liknar en kombinerad ogräsodling och fyllnadstipp, och vi ser ingen servicetanke bakom detta.

Någon gång under 1978/79 gjorde en inhyrd trädgårdsanläggare iordning området. Då som gräsmatta. De inte ont anande gräsfröna började naturligtvis gro och titta upp ovanför myllan. Men bara för att strax få huka sig för den traktor som fann vägen över gräsmattan vara bättre än någon annan väg.

Och inte nog med det. Det späda gräset fick fler motståndare att kämpa emot; en armada av tistlar och närbesläktade växter.

Sedan dess tycks de stackars fröna helt ha övergivits av sin högste beskyddare, Anläggningsservice. Med ett undantag – då ytan röjdes med slättermaskin – har tistlar och ogräs fått breda ut sig mer och mer utan minsta motstånd. Men även om de nu vajar meterhöga utanför byggnaden, har de hittills inte avskräckt kreativa personer i huset och i byggnad 31 att bana sig en gångstig mellan de båda arbetsplatserna.

Inte förrän i nådens år 1987. Nu har saken nämligen tagit en ny vändning. Anläggningsservice har börjat

använda "gräsmattan/tistelodlingen/gångstigen" som uppläggningsplats för schaktmassa i massor. Därmed börjar problemen bli "oöverstigliga" även för de mest kreativa och tålmodiga motståndarna.

Att asfaltområdet runt byggnaden dessutom blir förstört av de tunga schaktmassetransporterna, gör inte saken bättre.

Våra frågor till Anläggningsservice blir därför följande:

Varför lägga ner pengar på en gräsmatta, som man sedan inte sköter som en sådan?

Varför gör inte Anläggningsservice en permanent gångstig mellan byggnaderna 198 och 31? En sådan stig skulle bespara oss massor av tid och pengar.

Varför ska de som arbetar i byggnad 198 behöva ha tistelodling tillika schaktnasseupplag strax utanför dörren?

Varför förstörde Anläggningsservice gångstigen, om än primitiv, som fanns mellan byggnad 198 och 31?

"Stigletarna"

”Nej Börje, vi har ingen beläggningssvacka!”

MOTOR. – Hur det ser ut på övriga avdelningar inom Motor kan jag inte svara på, men någon beläggningssvacka lider vi definitivt inte av här på avdelning MG. Tvärtom!

Det säger Ivar Stirna, som representant för MG-ledningen, i sitt svar på Börje Sturks insändare nedan.

– Vi har istället en beläggning utan motstycke just nu, och den kommer att ligga kvar på samma höga nivå fram till maj nästa år då Österrikejobben är avslutade, påpekar Ivar.

I sin insändare tar Börje Sturk upp flera frågor bland annat om anställningsstopp, beläggning och det riktiga i att avdelning MG skickar pumpar till Finland för översyn.



Insändaren

Märkligt handlande av MG-ledningen

Ledningen för MG, träd fram och förklara ert underliga handlande ifråga om insprutningspumpar till RM6.

Här kommer vi tillbaka från semestern och får reda på att det i princip är anställningsstopp inom division Motor på grund av en beläggningssvacka.

En kort tid därefter vill MG-ledningen sända ett 20-tal insprutningspumpar tillhörande RM6 till Finland för översyn. (Volym ca 1100 h.)

Detta gör att vår egen inkörda personal blir utan jobb och vår nya personal får ej några pumpar att utbilda sig på. (Enligt hörsägen hade man också svårt att få ihop till 20 pumpar.) Fanns beläggningssvackan i Finland?

”Finlands sak var vår” på 40-talet. Nu anser jag, trots min halvfinska bakgrund, att den generositeten får vara slut på 80-talet.

”Sturken”

Vikande tendens

Lars Lindberg ger bakgrunden till divisionens anställningsstopp.

– Orsakerna är dels Motordivisionens fakturering som ligger lägre än budgeterat, dels produktionsvolymen per anställd som har sjunkit jämfört med tidigare. Det gäller alltså divisionen totalt sett.

– För att motverka dessa vikande tendenser tvingas vi nu att i högre grad än tidigare utnyttja divisionens gemensamma resurser och att vidareutbilda våra anställda för att därigenom täcka de interna behoven, förklarar Lars och tillägger:

– Nu stämmer inte den här bilden överallt inom Motor, men för att få bukt med problemen i stort, är vi tvungna att ta till stor restriktivitet vid anställningar.

För mycket

– Vår avdelning har inte de problem som Lars Lindberg pekar på, men vi drabbas av motåtgärderna, säger Ivar.

– Här är det snarare så att verkstadscheferna ”klagar” över för mycket jobb, i synnerhet när det gäller RM6. Där har

vi bland annat tvingats beordra övertid för att hinna med våra åtaganden på apparatsidan, vilket motsäger Börjes uppgift om en beläggningssvacka, anser Ivar.

– Däremot stämmer det att vi har skickat ett 20-tal insprutningspumpar till Finland för översyn. Men i det fallet har nog Börje blivit felinformerad om orsaken, tillägger han.

Pumparna räcker

Beslutet innebär nämligen inte att avdelning MG står utan pumpar. Sådana finns så att det räcker, både för beläggningen på verkstan och för utbildning av ny personal.

– Alla de danska pumparna plus de som kommer in från svenska flygvapnet ger Apparatverkstan fullt upp att göra. De hade helt enkelt ingen chans att hinna med de 20 vi har skickat till Finland.

– Så jag kan lugna Börje med att det jobb vi nu har plus det vi så småningom kommer att få från 4:e Drakendivisionen inte ger någon som helst antydning om en framtida beläggningssvacka heller, avslutar Ivar.

Anne Allard



– Nu har Börje ”gått på pumpen”, tror Bengt Andersson tv som är ansvarig för Apparatverkstad RM6 och Ivar Stirna, som svarar för planering och försäljning på avdelning MG. Problemet på verkstan är snarare för mycket än för litet jobb, även på insprutningspumpar till RM6. Så pumpen på bilden är långt ifrån den enda på verkstan idag. Foto: Anne Allard

FAA breddar den civila marknaden för FFV

– Jag ger våra medarbetare äran att FAA-revisionen gick så bra. Nu är FFV Aerotechs verkstäder auktoriserade av den amerikanska luftfartsmyndigheten att arbeta med USA-registrerade flygplan, säger en mycket nöjd kvalitetschef.

Alla var väl förberedda, och FAA-representanten Alan Butterworth fick ett gott intryck av oss. Det bidrog bland annat till att krympa den planerade revisionstiden från fem till tre dagar, tillägger Jan Jonsson.

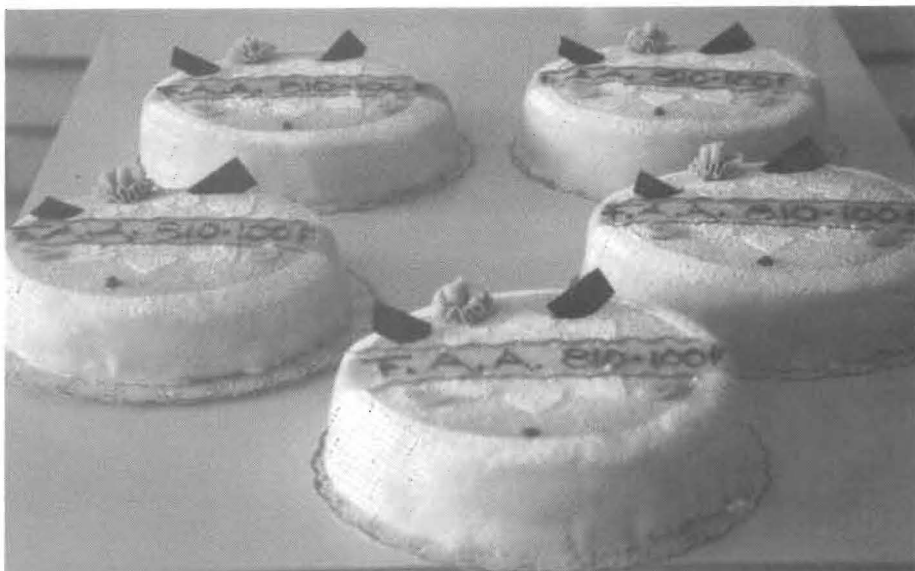
– Ett godkännande från FAA, Federal Aviation Administration, är något som vi verkligen måste vårda oss om att få behålla.

Därför poängterar Jan Jonsson mitt i "glädjeyran", att den länge eftertraktade auktorisationen inte är något som vi kan ta för givet.

– FAA kommer att ompröva sitt beslut första gången efter tolv månader och därefter vartannat år, påpekar han.

Varför är en FAA-auktorisering så viktig för FFV Aerotech?

– Den är helt nödvändig för att vi överhuvud taget ska kunna fortsätta vår tillväxt på den civila marknad där vi



Det här var vårt tårtkalas tyckte man på Motors afdelning MT, som tillsammans med Avionik och Flygteknik nu har auktoriserats av FAA. För att understryka vikten av detta var tårtorna dekorerade med vårt certifikatnummer, FAA 810-100F!

Foto: Berndt Eliasson

har slagit oss in, svarar Jan.

Det handlar alltså om marknaden för SAAB SF340, och framför allt i USA, där 60 procent av de hittills tillverkade flygplanen har sålts. Det är en marknad som hittills har varit stängd för oss, men nu har öppnats tack vare FAA-auktoriseringen.

Godkänd

– Det här öppnar också nya möjligheter i vårt samarbetsavtal med Saab, fortsätter Jan.

– Vid försäljningen av flygplanen erbjuder även Saab sina kunder ett underhållspaket, en möjlighet som inte har funnits tidigare ifråga om USA-registrerade SF340-plan.

Registreringen har alltså sin betydelse i detta sammanhang.

FAA är luftfartsmyndighet för USA-registrerade flygplan, vare sig de går i nationell eller internationell trafik.

Myndigheten har dessutom satt som regel att själv godkänna alla verkstäder som arbetar med flygplanen. Det räcker alltså inte med att FFV Aerotech redan har godkänts av Luftfartsverket här i Sverige.

Bättre service

Kurt Ahlberg, som är ansvarig för produktstöd till SF340 vid Saab, bekräftar Jans uppgifter.

– Att FFV nu blivit auktoriserade av FAA är naturligtvis positivt även för Saab. Det öppnar nya möjligheter för oss att erbjuda våra kunder ännu bättre service i framtiden.

Det är alltså en sida av saken. En annan sida är de möjligheter FFV Aerotech får till samarbete med bolagen i USA, Aerothrust och Aeroserv.

– Nu kan vi utnyttja dem som en plattform för att komma in på den amerikanska marknaden och för att på sikt dra hem nya jobb hit till Sverige, säger Jan.

Anne Allard

En främmande fågel



BU 117, en främmande fågel från kontinenten.

FLYGTEKNIK. En tvåmotorig helikopter, BU 117, har varit på snabbvisit i Linköping. Helikoptern, som kommer från MBB i Tyskland, kan eventuellt i framtiden bli ett underhållsobjekt för FFV.

BU 117 som är storebror till arméhelikoptern HKP 9 har under en period varit uthyrd till Rikspolisstyrelsen. Det var i samband med återresan till Tyskland och MBB som BU 117 hälsade på i Linköping.

Benny Aretun

● Mitt jobb ●



Göran Petersson, Tillverkning.

Höstens första konstresa

Söndagen den 6 september ordnade "Färgtrollet" en konstresa till Stockholm. Men något gick fel – vi blev bara nio deltagare. Vi som hade räknat med att fylla en hel turistbuss. Det borde man kunna göra i en förening med 700 medlemmar. Nådde vi inte fram med information om resan? För du tror väl inte att man måste vara konstprofessor eller något annat fint för att få följa med.

Göran Petersson, avdelning Tillverkning i Linköping.

– Jag målar detaljer till SF 340. Och kraven på kvalitet är hårda. Det gäller att få den rätta skiktjockleken och en yta med rätt finish.

Får vi slå fast en gång för alla: "Färgtrollet" och dess aktiviteter är till för alla som uppskattar skönheten hos en tavla eller hos något annat konstföremål. Större krav ställs inte.

Svenskt sekelskifte

Efter en behaglig resa – i minibuss – kom vi till vårt mål: Valdemarsudde och Thielska Galleriet. Besök gärna gallerierna själv om du tycker om svensk sekelskifteskunst av finaste märke. Där finns ett imponerande antal tavlor av det bästa som målats av svenskar som Anders Zorn, Carl Larsson, Bruno Liljefors, Prins Eugen...



"Det gamla slottet" av Prins Eugen.



Från vänster Anders Carlsson, Sven-Olof Thilenius och Staffan Andersson, Apparat.

Sven-Olof Thilenius, avdelning Apparat i Linköping.

– Vi reparerar bl a landningsställ till DC 8:or och svarar dessutom för nyttillverkning av vissa detaljer. Kanske är detta den öppning vi behöver för att på allvar komma in på den europeiska marknaden.

Djurgården – där gallerierna ligger – visade sig från sin bästa sida med strålande sol och lagom varmt. Det tyckte säkert deltagarna i tjejmilen också. Vi hade nämligen valt samma väg som tjejerna sprang.

Det var omöjligt att ta sig fram med bussen. Det blev att vänta i drygt en timma. Men våra spänstiga damer anslöt sig till den 29-tusen-hövdade skaran tjejmilare och gick sista halvmilen in till Stockholm.

Dagens sista konstbesök var Galleri 17, där vi valde ut ett par tavlor till kommande konstlotteri.

Slutord från deltagarna: "Det här var så trevligt, att det måste vi snart göra om." Då kanske vi kan få dig med på resan också.

Tegen

TACK



Ett hjärtligt tack för den fina uppvaktningen i samband med min 50-årsdag.

Maud Rödin, SH51

Ett hjärtligt tack till chefer och arbetskamrater för den fina och trevliga uppvaktningen på min högtidsdag.

Nisse Peterson, AM76

Tech-In

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

Ansvarig utgivare: Per-Åke Dahlström, CO
Redaktör: Sten Granlund

Divisionsombud: Motor och Avionik:
Anne Allard, AA23
Service:
Flygteknik: Benny Aretun, SD54
GS: Hans E. Brännström, GP30
Export:

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