

Kuggfrågorna för besvärliga

"Testa dina kunskaper om alla divisionerna i FFV Aerotech."

Den uppmaningen fanns med i Tech-Ins julnummer. Med hjälp av 24 frågor fick våra läsare chansen att visa vad vi kan om varandra i det här företaget.

Vi fick många svar, men dessvärre var inte något helt rätt. En och annan kuggfråga ställde till med besvär för tävlingsdeltagarna...

De allra flesta svarade fel på fråga nummer 22, det vill säga påståendet att division Service finns i Arboga, Linköping och Östersund. Servicedivisionen finns inte i Östersund, eftersom division GS har organiserat serviceverksamheten på annat sätt. En annan fråga, som vållat många diskussioner är nummer 14, alltså om Exportdivisionen är en separat resultatenhet i likhet med Avionik och de övriga.

Klurigheten ligger i orden "i likhet med", därför att division Export skiljer sig markant från de andra divisionerna. Det är nämligen bara två av divisionens avdelningar som är resultatansvariga, avdelningen för Optiska motmedel, EO, och avdelningen Marknadsstöd, EM. Den största avdelningen, EE, är inte resultatansvarig och inte heller avdelningen ES (Studieavdelningen för olika projekt). Stig Svensson, chef för Exportavdelningen, EE, berättar mer om detta och om FFV Aerotechs nybildade Exportråd på sidan 11.

Av utrymmesskal presenterar vi inte de rätta svaren på samtliga frågor, men om du vill ha reda på hela lösningen, så är du välkommen att höra av dig till redaktionen, CO20, telefon 0589/818 59. Bättre tävlingslycka nästa gång!

Redaktören

Ser på oss utifrån



Ivar Henriksson har många års erfarenhet från företagsledning inom både verkstadsindustri och entreprenadverksamhet. Numera är han pensionär, men i allra högsta grad en aktiv sådan. Ivar jobbar just nu som konsult hos FFV Aerotech, för att med sitt breda kunnande försöka ta reda på var vi befinner oss marknadsmässigt sett och vad vi kan göra för att öka effektiviteten. "Diagnos" och "recept" får vi ta del av på

– sidan 2 –

Ivar "tar pulsen" på oss

Sedan 1986 har Ivar Henriksson jobbat som konsult hos FFV Aerotech. Hans uppdrag är att "ta pulsen" på vårt företag och upptäcka eventuella möjligheter till effektivisering.

– Först har jag tagit reda på i vilken marknadssituation FFV Aerotech befinner sig. Ganska snart upptäckte jag att jag hamnat i ett säreget statligt företag, som arbetar i en intressant och högteknologisk bransch, säger han.

Ivar Henriksson är ledamot i Senior Service, en ideell förening av före detta företagsledare och liknande yrkesfolk, som vill låta sin erfarenhet från arbetslivet komma till nytta även efter pensioneringsdagen.

Själv har han en mycket bred bakgrund med många års praktisk erfarenhet av såväl verkstadsindustri som entreprenadverksamhet. När Kjell Hansson, chef för stab Teknik inom FFV Aerotech, vände sig till förmedlingskontoret för Senior Service för att få tips om någon lämplig konsult för det här uppdraget, rekommenderade de Ivar Henriksson.

Sedan våren 1986 har Ivar tittat närmare på några av företagets divisioner och avdelningar. Han vägrar bestämt att uttala sig om någon särskild enhet och hänvisar till det viktiga förtroendet mellan honom och dem han bistått med sitt kunnande.

Generellt sett

Finns det då några generella förutsättningar och problem inom FFV Aerotech, som han kan lyfta fram utifrån sitt konsultarbete?

– Ja, det gör det. Först och främst har jag konstaterat att ni är ett personalintensivt företag, som innehåller många unga, driftiga chefer och medarbetare, säger Ivar.

– En viktig skillnad i förutsättningarna för er underhållsverksamhet och industrin i allmänhet, är att ni har många "kunder", som dessutom är geografiskt spridda på ett stort område. Detta försvårar möjligheterna för er att få den driftsinformation, som är så viktig för planeringen.

– Industriunderhåll däremot planeras och utförs oftast inom samma fabriksområde. Det medför korta informationsvägar, vilket i sin tur leder till att underhållsarbetet blir lättare att planera. Dessutom ligger drifts- och underhållsansvaret inom samma företag, men så är inte fallet i er verksamhet.

Planeringsproblem

– När det gäller era åtaganden mot försvaret är det enklast att planera den kalendertidsbundna materielen. Försvarets driftstidsbundna materiel är betydligt mer svårplanerad. Allra svårast att planera är den civila verksamheten.

Det är mitt intryck av det jag hittills sett, säger Ivar och fortsätter:

– Det jobbas frenetiskt på många håll inom ert företag, för att komma till rätta med beläggningsplaneringen och det är något som verkligen måste ske, om ni ska kunna minska "berg-och-dal-banorna" i beläggningen.

– Mitt intryck är att överbeläggningen bekymrar er mer än underbeläggningen. Givetvis är varken över- eller underbeläggning bra, men det är bättre med en måttlig överbeläggning än motsatsen. Svackor i beläggningen är direkt resultatförsämrande om de inte upptäcks i tid och kan utjämnas med produktivt arbete.

Affärsmässighet

– Det krävs större affärsmässighet och ett ökat resultattänkande, om era satsningar på den civila marknaden ska lyckas. Reservdelsförsörjningen spelar en avgörande roll för lönsamheten på den civila sidan.

– Mitt intryck är att ni divisions- och avdelningsvis i många stycken är "er själva nog". Genom bättre samordning och samplanering, borde ni få ut bättre effektivitet.

– Jag nämnde tidigare att ni är ett personalintensivt företag. Det är mycket viktigt att ni utnyttjar all personal på rätt sätt. Sätt inte likhetstecken mellan en person och en funktion. Försök få till stånd en större flexibilitet på personalsidan, säger Ivar.

Han är fylld av entusiasm och inspiration. Det märks att FFV Aerotech vunnit den erfarna industrimannens hjärta.

– Ökad effektivitet är ytterst en fråga om medvetenhet bland alla anställda. I mina tidigaste anteckningar från det här konsultuppdraget finner jag följande: "30 minuters bättre utnyttjad tid per dag ger drygt sex procents effektivitetsökning. På 700 anställda skulle det betyda ungefär 44 personers arbete och en resultatförbättring på 16 miljoner kronor per år, om vi utgår från en tjänsteman som företaget debiterar 250 kronor i timmen för, säger Ivar och ger oss något att fundera på:

– En sådan tjänsteman kostar företaget cirka fyra kronor i minuten. Det är viktigt att ta tillvara de minuterna på rätt sätt...

Rationalisering – det satsar vi på!

Ordet "rationalisering" kan tolkas på många sätt beroende på vem vi talar med. Det kommer du att finna exempel på i det här temanumret. Ett faktum kvarstår dock, oavsett intervjuobjekt: **Rationalisering – eller ökad effektivisering – är ett absolut måste för FFV Aerotech, om vi ska nå målet med långsiktig lönsamhet och därmed tryggade jobb i framtiden.**

Inför 1987 har divisionerna fått i uppdrag att koncentrera sina satsningar på två utomordentligt viktiga huvudområden. Det ena är att öka marknadsandelarna på exportsidan. Det andra är att rationalisera och höja effektivitetsgraden. Förutsättningen för att vi ska lyckas med den förstnämnda satsningen är att vi gör allvar av rationaliseringsplanerna. Inte imorgon, utan idag. Inte utan noggrann eftertanke, utan med stor respekt för de speciella kvalitetskrav som ingår i vår verksamhet.

Entydigt budskap

FFV Aerotech befinner sig i en konkurrenssituation, som kräver att vi anstränger oss både för att bibehålla vår nuvarande marknad och öka marknaden utanför den traditionella kunden, bland annat civilt och på exportsidan. Budskapet är entydigt: **Rationalisering och ökad affärsmässighet är ett måste, om vi ska nå de uppsatta målen inför framtiden.**

Det här med rationalisering är inte bara fråga om stora, övergripande projekt. Nej, det handlar framförallt om att utnyttja den potential för lönsamhet och ökad konkurrenskraft som finns i varje anställd inom vårt företag. Tänk efter vad just du kan göra i ditt arbete, för att bli ännu mer effektiv!

Din insats är värdefull och kommer att komma dig själv och dina arbetsskamrater till godo, bland annat i form av tryggade jobb för överskådlig tid.

Tommy Johansson
FFV Aerotech

Generalmajor Gunnar Lindquist:

"Var försiktiga med rationalisering!"

Vad tänker du på när du hör ordet "underhållsrationalisering"? Generalmajor Gunnar Lindquist, chef för Försvarets Materielverks Huvudavdelning för Flygmateriel, behöver ingen betänketid för att besvara frågan:

– Att det är något ni ska vara mycket försiktiga med när det gäller flygmateriel. Ni ska veta vad ni gör och ta reda på alla följdverkningar innan ni ändrar på materiel, arbetsmetoder etc. Ofta kan en rationaliseringsåtgärd synas väl motiverad, men man får inte bara se på de primära verkningarna. De sekundära effekterna får inte äventyra flygsäkerheten och tillgängligheten på våra flygplan, säger han.

I ärlighetens namn ska erkännas, att det känns lite snopet att få det här svaret av Generalmajor Lindquist. Vi hade först väntat oss att han skulle vara mycket intresserad av alla rationaliseringsåtgärder, som kan innebära att huvudkunden sparar pengar. Han tar oss snabbt in i ett helt annat synsätt:

Att minska underhållskostnaderna är inget primärmål för oss som ansvarar för att Sverige ska ha ett fungerande luftförsvar ifråga om flygmateriel. Det primära är att se till att vi har flygplan, radarstationer, personal och allt annat som krävs, för att den här organisationen ska vara något att räkna med i händelse av krig, säger Gunnar Lindquist och fortsätter:

– Därmed inte sagt att FFV Aerotech ska undvika allt vad rationalisering heter. Jag säger bara att ni ska vara ytterst varsamma med den delen, när det gäller "min" materiel.

Dyra "besparingar"

Generalmajoren säger sig ha exempel på underhållsrationalisering, där man i första skedet trots sig kunna förlänga tiden mellan översynerna väsentligt.

Sedan har negativa följdverkningar kommit fram. I slutskedet har hela processen medfört en förkortning av det tidsintervall man velat förlänga.

– Om något fungerar bra ur flygsäkerhetssynpunkt måste man vara mycket försiktig med att göra ändringar. Vi vill inte veta av några så kallade "besparingar", som ger dåliga följdverkningar. Enkelt uttryckt: Byt inte utan vidare ut en speciell reservdel, som till synes kostar oskäligt mycket mot en standardvara som kostar 50 öre, för ur flygsäkerhetssynpunkt har vi "inte råd" med sådana åtgärder, som exempelvis kan orsaka svåra motorproblem, säger Gunnar Lindquist.

Bra åtgärder?

Finns det då inga mer konkreta rationaliseringsprojekt vid FFV Aerotech, som vi kan få ett erkännande för? De exempel han hittills gett känns onekligen lite främmande för vårt sätt att bedriva en kompetent underhållsrationalisering.

– Jodå, visst har jag flera exempel på hur ni gjort reella och bra besparingsåtgärder. Min uppfattning om FFV Aero-



Generalmajor Gunnar Lindquist, chef för FMV: Flygmateriel, ber oss vara "extra försiktiga" med alla rationaliseringsåtgärder när det gäller flygmateriel... Foto: Britt Blom.

tech är att ni har för vana att angripa problem där de uppstår och utnyttja ert erfarenhet till att hitta berömvärda lösningar, säger Gunnar Lindquist.

– Ta till exempel den motorprovutrustning ni har i Arboga och som vi utnyttjar ute i flygvapnet. Den motortest som utförs där, sparar mycket pengar åt oss. – Jag är också positiv till den förslagsverksamhet som bedrivs hos er, bland annat för att det visar vilken känsla era anställda har för sina respektive arbeten. Det viktiga är bara att hålla fast vid verifierade reparationsmetoder så länge det inte bevisligen är rätt att byta metod. Jag vill inte ha några okontrollerade experiment" inom området flygmateriel, avslutar han.

Sänkta kostnader ingår i produktavtalen

– I produktavtalen mellan er och oss ingår att ni ska jobba aktivt för att sänka underhållskostnaderna. Det får dock bara ske genom kontrollerade åtgärder, det vill säga att ni aldrig får tumma på kvalitetskraven och att åtgärderna ska vara lönsamma för båda parter även på lång sikt. Det säger Anders Kågström, chef för Underhållsavdelningen för Flygmateriel inom Försvarets Materielverk, FMV: FUH.

Vad kan FFV Aerotech göra inom området rationalisering för att min-

ska underhållskostnaderna på flygmaterielsidan? Innan Anders Kågström besvarar den frågan, slår han fast ett viktigt faktum:

– De största "besparingarna" gör vi i samband med upphandlingen av ny materiel, då underhållsplanläggningen spelar en avgörande roll. Det är då vi har chansen att avkräva leverantören en sådan standard på materielen att det också innebär lägsta tänkbara drift- och underhållskostnad.

– Sedan vi gjort vårt inköpsval går det inte att göra några stora "klipp" i det här avseendet, säger han och förklarar:

– I upphandlingsskedet handlar det kanske om miljardbelopp, vilket kan

jämföras med det tiotal miljoner som nya reparationsmetoder eller liknande kan spara in längre fram.

Trots denna jämförelse menar Anders Kågström att det är viktigt att FFV Aerotech strävar efter att sänka underhållskostnaderna.

– Ja, det är ju därför produktavtalen innehåller både "morot och piska", så kallade incitament, som ska spora er att arbeta så effektivt som möjligt. Ni får betalt i fast pris per flygtimme, vilket medför att era jobb är tryggade så länge tillgängligheten är hög på den materiel ni anförtror, säger han.

– Det är alltså ingen risk att ni "säger av den gren ni själva sitter på", om ni satsar på kontrollerad under-

Ni ska jöra som han jort

Det finns många bra sätt att öka effektiviteten i arbetet. Ett sätt är att ägna sig åt väsentligheter och undvika dess motsats. Vad sägs om detta tänkvärda exempel, som redaktionen fått via ett urklipp av Per-Arne Bergström, CK30:

Den nyanställda resanden skrev sin första rapport hem till kontoret. Den kom häret att resa sig på försäljningsavdelningens folk.

"Jag har vare på de här ställe som aldrig tjöpt för ett revöre av oss och jag sållde grejer för några hundratusen. Nu åker jag till Vesterås."

Innan försäljningschefen hann med att ge felstavaren sparken, kom ännu ett brev:

"Jag komm hit å sållde för en halv mil-lion."

Rädd för att avskeda och rädd för att inte avskeda den obildade provryttaren beslöt försäljningschefen att låta VD lösa problemet. Det gjorde han också. Men kanske inte på det sätt, som man hade väntat.

Morgonen därpå satt de båda breven på anslagstavlan i hallen med ett brev från VD under:

"Vi har hållt på för länge å förshöka stava i ställe för å selja. Titta på dom här afärena. Jag vill alla ska lesa brevena från Jansson som e ute och jör ett fint jobb åt oss och ni ska gå och jöra som han jort."

► **hållsrationalisering.** Istället bör det bidra till att ni ökar er konkurrenskraft på den övriga flygmarknaden.

– Låt mig till sist säga att det är viktigt att ni uppfyller era åtaganden i produktavtalen till fullo, till exempel när det gäller reparation av reservdelar. Om ni struntar i det och köper nya reservdelar, för att kunna göra större materialpålägg, så "binder ni ris för egen rygg", säger Anders Kågström.

– På kort sikt skulle en sådan åtgärd från er sida förefalla vara ett sätt att vinna tid och pengar, men avtal är avtal och eftersom produktavtalen är tidsbundna, bör det vara mer rationellt och effektivt från er sida att vinnlägga er om att behandla oss kundmässigt och få avtalstiden förlängd.

– Rationaliseringar ska göras för kundens bästa. Ni kan aldrig få bättre reklam än genom en nöjd kund.

Så hjälper vi armén spara pengar

Håkan Linde, chef för Underhållsavdelningen för Armémateriel inom Försvarets Materielverk, FMV:AUH, associerar till tre saker, när han hör ordet "underhållsrationalisering":

– Det kan betyda förkortad genomloppstid för utbytesenheter, ue, vilket i sin tur leder till bättre beredskap ute vid förbanden. Det kan också betyda reparation av reservdelar till skillnad från att köpa nya. Slutligen tänker jag på framtagning av reparationsmetoder, som gör arbetet enklare, snabbare och billigare, utan att för den skull äventyra kvaliteten, säger han.

Det här med att kunna förkorta genomloppstiden för utbytesenheter, är något som Håkan Linde prioriterar högt, när vi ska tala om rationalisering och dess konsekvenser.

– Det skulle ha stor betydelse för våra förband, om färre ue var i omlopp, säger han.

En annan viktig sida av området underhållsrationalisering vid FFV Aerotech, är detta med reparation av gamla reservdelar. Här har Håkan flera exempel från sin egen försvarsgren, där sådana åtgärder betytt och betyder sänkta kostnader för kunden:

– Förut följde specialreservdelar inflationen, men så är det inte längre. Generellt ökar kostnaden numera med minst 20 procent varje år. Det gör att alla fall, där ni kan hitta metoder för reparation av gamla reservdelar, är lönsamt för oss, både ur ekonomisk synvinkel och med tanke på krigsberedskapen, förklarar Håkan Linde.



Anders Kågström, chef för FMV:FUH. Foto: Britt Blom.



Håkan Linde, chef för FMV:AUH, associerar till flera olika saker, när vi nämner ordet "underhållsrationalisering". De besparingar som reparation av reservdelar kan medföra, är bara ett exempel på vad FFV Aerotech kan åstadkomma inom området armémateriel.

– Men det får givetvis aldrig ske på bekostnad av kvaliteten, säger han. Foto: Britt Blom

Räknar med kvalitet

FMV:AUH har gett FFV Aerotech i uppdrag att göra en förstudie, ett generellt system, för att hitta de specialreservdelar som går att reparera.

– Som exempel kan jag nämna den dyra pendelarmen till bärhjulsparen på stridsvagn 103. Där har FFV Aerotechs Apparataavdelning i Linköping funnit en reparationsmetod, som om den faller väl ut, innebär att vi får funktionsdugliga reservdelar till en femtedel av nyanskaffningsvärdet, berättar Håkan Linde.

– Ett annat område inom armémateriel där vi haft och har god hjälp av FFV Aerotech är optik/optronik. Om vi översätter ordet rationalisering med effektivisering, så har era insatser på det området höjt statusen på arméns optikmateriel väsentligt.

– Det finns många fler exempel på hur armématerielsidan fått bra hjälp från er och det är också förklaringen till varför vi sällan köper färdiga underhållslösningar från våra utländska leverantörer, exempelvis på robotsidan.

– Men i allt detta gäller dock att vi räknar med att det underhåll och de underhållsrationaliseringar ni bedriver, aldrig får gå ut över kvaliteten. Besparingar inom reservdelsområdet får aldrig innebära köp av delar med dålig standard, eftersom vi måste ha följdkostnaderna i åtanke hela tiden, avslutar Håkan Linde.

F21 är kontor för mer än en version

Bildandet av versionskontor är ett sätt för försvarsmakten att få ett samlat och rationellt grepp om sin materiel.

Sedan 1986 är F21 i Luleå versionskontor, VK, för helikoptrar. Uppgiften är stor och svår-bemästrad, eftersom det dels gäller flera olika helikopter-versioner, dels är en tjänst riktad mot alla tre försvarsgrenarna, med deras speciella krav och operativa intressen.

– Men uppbyggnaden är igång och även om vi fortfarande be-finner oss på "embryostadiet", så börjar vi vara ganska klara över hur vi bäst ska komma till nytta i framtiden, säger flygdi- rektör Thord Stubbendorff, chef för VK Hkp.

Efter nästan tre års interna förhand- lingar inom flygvapnet börjar versions- kontoren för de olika flygplanssystemen komma igång. Uppbyggnaden sker i takt med hur man lyckas rekrytera personal till de olika arbetsuppgifterna. Så även vid F21 i Luleå, där VK för helikoptrar är stationerat.

– Egentligen borde vi inte kallas versionskontor utan helikopterkontor, ef- tersom det inte rör sig om en helikop- tertyp, utan flera olika, säger Thord Stubbendorff och fortsätter:

– För närvarande ansvarar vi för plane- ring och uppföljning på Hkp 3, 4, 5, 6 och 9. Under 1987 kommer skaran att utökas med flygvapnets nya Hkp 10, ett inköp som än så länge befinner sig på offertstadiet.

Kombinerad styrka

Själva grundtanken med versionskon- tor är att försvarsmakten vill spara pengar genom att låta förbanden själva ansvara för flygplanssystemens tillgäng- lighet.

Tillsyns- och modifieringslägen redovi- sas av versionskontorens planerings- ingenjörer. Upphandling av tillsyn, mo-



Strax före årsskiftet fick F21 i Luleå besök av representanter från division Flygtekniks Appa- ratavdelning. Första dagsprogrammet ägnades åt VK Hkp och avslutades med en rundvand- ring till bland annat helikopterverkstaden.

Fru: Materielplanerare Olle Lundström, flygdirektör Thord Stubbendorff och tekniske chefen för VK Hkp Ove Skoog tillsammans med Göran Elmhed, Per Eriksson och Sven-Olof Thelén- us från Apparatavdelningen. Foto: Britt Blom

difiering och reparationer sker från re- spektive förband, men samordnas via VK.

Materieluppföljning, planering för ut- bytesenheter, förbandsassistans och vissa typer av systemutredningar är andra exempel på VK-uppgifter.

Arbetet förutsätter, att de förband som blivit utsedda till VK själva jobbar ope- rativt med respektive system.

– Styrkan med VK är just kombination- en flygverksamhet och underhåll på traditionell A- och B-nivå. Det gäller även för VK Hkp. Utifrån detta kom- mer vi på sikt att inrikta oss främst på Hkp 3, 6, 9 och 10, säger Thord Stub- bendorff och förklarar:

– Hkp 5 används numera enbart av Öst- göta Arméflygbataljon, AF2, det vill sä- ga de som förut hette Arméflygskolan. De har redan avtal med en underhålls- leverantör och vi ska enbart stå till de- ras förfogande då de själva begär hjälp.

– Hkp 4 ska inom flygvapnet ersättas av Hkp 10 och kommer därefter bara att finnas inom marinen vid Första He- likopterdivisionen på Berga. Av den an- ledningen finns det ingen anledning att vi bygger upp någon större VK-kompe- tens för den helikoptern, men så länge den finns i drift både i flygvapnet och marinen, ansvarar vi självfallet för dess planering och uppföljning.

FFV-samarbete

FFV Aerotech svarar för C-underhållet på Hkp 4. Ostermans Aero AB är mot- svarande underhållsleverantör för Hkp 3 och 6, men har valt FFV Aerotech som

underleverantör för underhåll av mo- tor, radio, avionik med mera. På den senast inköpta helikoptern, Hkp 9, in- går underhållsavtal med leverantören, tyska MBB, men också detta företag har anlitat FFV Aerotech som underle- verantör, bland annat för motorunder- hållet.

– Vilken underhållsleverantör som gör vad är ganska oväsentligt för oss, så länge vi får de tjänster vi är i behov av, säger Thord Stubbendorff och avslutar: – När det gäller frågan om tekniskt stöd, så har visserligen VK tagit över en del arbetsuppgifter, som tidigare låg hos FFV Aerotech, men det betyder inte att vi "klarar oss själva" i tekniskt av- seende i fortsättningen. Vi kommer na- turligtvis att behöva köpa konsulttjän- ster även framgent, speciellt inom områ- dena apparatteknik och konstruktion.

– Det är emellertid väldigt viktigt att vi spelar med öppna kort mot varandra och gör vad vi kan för att underlätta varandras arbete. Vårt gemensamma mål är att nå en hög tillgänglighet på våra helikoptrar.

– I klartext menar jag att vi exempelvis måste få tillgång till de materielupp- följningssystem som redan finns och är under utveckling inom FFV Aerotech. Det kan ske antingen genom att vi kö- per programvara eller att vi köper själva underhållsidén.

– Det förtroende som byggts upp mellan flygvapnet och FFV Aerotech i fråga om tekniskt stöd på helikoptersidan, har alltså alla möjligheter att fortsätta, för- utsatt att vilja till samarbete finns hos båda parter.

Här finns våra versionskontor:

Fpl AJ/S37	– F6 Karlsborg
Fpl JA37	– F13 Norrköping
Fpl 35	– F10 Ängelholm
Skolflygplan	– F5 Ljungbyhed
Transportflygplan	– F7 Sätenäs
Helikoptrar	– F21 Luleå

Guldhjälmen – vem ska få den?

Bra idéer ska fram i ljuset, spridas och göra nytta!

Det är tanken bakom tidningen Arbetskydds stora satsning på tävlingen Guldhjälmen. Tävlingen vänder sig till landets alla skyddsombud (cirka 110 000 stycken).

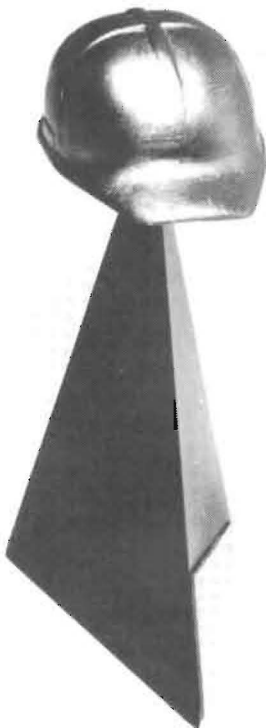
Vi tycker arrangemanget passar bra ihop med Tech-Ins temamnummer om rationalisering – bättre arbetsmiljö kan ju också påverka effektiviteten i arbetsinsatserna!

– Vi vill med 1987 års Guldhjälme belöna ett skyddsombud vars insats gett positiva, praktiska resultat under 1985–86, säger Arbetskydds chefredaktör Ingemar Holmström.

Det kan gälla en lösning på ett konkret problem i arbetsmiljön, men också insatser för ändrade arbetsförhållanden som gör arbetet säkrare och meningsfullare eller en lyckad informationsinsats.

Skyddsombuden kan anmäla sig själva till Guldhjälmen eller bli anmälda av någon annan. Anmälningssblanketter finns hos alla yrkesinspektionsdistrikt, alla skyddsingenjörer och alla huvudskyddsombud. Anmälningen ska vara tidningen tillhanda senast den 10 april 1987.

En jury väljer ut vinnare till guld-, silver- respektive bronsbjälme och i maj blir det prisutdelning.



Så ser den ut – Guldhjälmen, som kan hamna hos någon av FFV Aerotechs skyddsombud, ifall vi vill vara med och tävla om den.

– Vi vet att många skyddsombud gör stora insatser för en bättre arbetsmiljö. Vi vill med denna tävling uppmuntra detta och sprida de goda idéer vi får in även utanför de företag där de kommit fram, säger Ingemar Holmström.

Vad tänker du på när du hör ordet "rationalisering"?



FLYGTEKNIK. – Produktionsrationalisering är det första jag tänker på, kanske felaktigt. Området berör ju också den tekniska sidan i vår verksamhet, säger **Per Eriksson**, verksam inom avdelning Apparat.

Några parametrar, som Per associerar till, är kortare beslutsvägar, minskade väntetider för objekten och också ett förbättrat planeringssystem. Förtjänst efter prestation, kanske med individuella resultatlöner som projektansvarig, är likaså bitar, som har sin förtjänst i begreppet rationalisering, menar Per. Slutligen faktureringsrutiner och samordning mellan teknik och produktion inom avdelningen är mål att sträva efter, tycker han.

Benny Aretun



FLYGTEKNIK. – För mig betyder ordet rationalisering inte något negativt, som man annars så ofta möter, säger **Birgitta Tegnefur**, sekreterare vid avdelning Flygplan.

– Om jag ser det ur min yrkesgrupp och arbetssituation, så associerar jag vid ordet till att onödiga och enformiga arbetsuppgifter förenklas eller helt tas bort. Ordbehandlingsmaskin eller skrivautomater och annan hjälputrustning är något som ligger inom begreppet rationalisering. Vi får helt enkelt mera tid över till mer utvecklande arbetsuppgifter, menar Birgitta.

– Jag ser det också som nödvändigt med en daglig, egen rationalisering. Informationsflödet är enormt idag. Vi måste därför kontinuerligt förändra, så att informationen blir hanterbar, avslutar Birgitta.

Benny Aretun

Kapitalrationalisering pågår

FLYGTEKNIK. Inom Apparatavdelningen jobbar man målmedvetet med kapitalrationalisering av både hård- och mjukvara. Vad innebär det egentligen?

– Det handlar om att kontinuerligt bevaka och följa upp allt som rör vårt affärsområde, att "hålla greppet" och därigenom stärka kundförtroendet, säger deras controller **Marie Bredberg**.

Det rymmer åtskilligt i begreppet kapitalrationalisering och Marie ger oss några exempel:

– Hit hör frågor om betalningstidpunkter och vilka faktureringsplaner vi kommer överens med kunden om, bevaka PIA, alltså produkt i arbete, undanröja reservdelsbrister och andra "flaskhalsar", kontrollera

att vi utnyttjar våra lokaler rätt, för att nu bara nämna några bitar, säger hon.

För att förbättra leveranssituationen, som på vissa utbytesenheter varit problematisk, arbetar nu framförallt verkstad och planerare inom Apparatavdelningen intensivt med att häva bristsituationen under första halvåret av 1987.

– Detta arbete började redan i slutet av 1986 och vi ser redan klara förbättringar där "ribban" kunnat höjas, säger Marie och avslutar:

– Vi resursförstärker också vad gäller framtidsplaneringen och prognostiseringen av exempelvis apparatutfall, resursåtgången för offerrade beställningar, konsekvenser av försvarsbeslut med mera. Vi har även påbörjat ett samarbete med ResMat inom FMV, för att komma tillrätta med reservdelsbristerna.

Datorer och terminaler – rationellt eller...?

GS. Direktiven från redaktören för Tech-In var kort och koncist:

– Ta reda på hur terminalanvändarna hos division GS ser på sina apparater ur rationaliseringssynpunkt! Leta gärna fram negativa aspekter på att övergå från penna och papper till ett tangentbord med bildskärm!

Vad beträffar det sista skrivna säger jag bara: Tulipanos! Jag misslyckades i min journalistiska ambition att kritiskt granska även negativa synpunkter. Det fanns nämligen inga!

Åke Johansson, ingenjör hos avdelning GB, är den förste som jag ställer följande fråga till:

– Hur ser Du på ditt nya hjälpmedel sett ur rationaliseringssynpunkt? Först tittar Åke i taket, därefter på bildskärmen, himlar med ögonen och utbrister:

– Det är en fantastisk apparat!

Jaha???

– Jo, Du förstår, här har jag ett ordbe-handlingsprogram, ett planeringsprogram, jag kan göra grafiska framställningar och jag kan med lätthet följa upp den ekonomiska situationen på "mina" jobb.



Åke Johansson har god hjälp av sin utrustning.

– Ja, men sett ur rationaliseringssyn...

– Ja, men fatta'ru inte. Jag slipper sitta ned penna, papper, linjal och almanacka. Jag läser in allt på min terminal och den fixar resten.

– Tar Du inte jobb från flickorna på skrivcentralen?

– Inte i så stor utsträckning. Tvärtom å får de klara läsbara manus från mig. Det måste väl betraktas som en rationaliseringsvinst?

Åke är alltså helsåld på sin terminal. Det går inte att klämma ur honom något negativt om den.

Slopat skrivmaskinen

Kjell Ingvar Wancke är näste man som får frågan. Han säger:

– Jag skrev mina manus på en vanlig skrivmaskin förut. Med allt vad det innebar. Man skriver fel, man vill lägga in nya uppgifter mitt i brevet och så vidare. I regel med handskrivet manus som förebild. Nu skriver jag på bildskärmen precis det som gäller för stunden. När något nytt dyker upp går jag

in med det på önskad plats. Enkelt och geschwint! Eller hur?

– Jo, men...

– En annan sak: Vilken lättnad det måste vara för skrivflickorna att slippa tyda mina hieroglyfter. Det måste väl betraktas som en rationaliseringsvinst?

– Ja, men snälla Du, något negativt måste väl ändå finnas med din bildskärm och terminal?

– Nä! Jo, förresten: Jag saknar program för de vanligaste av våra handlingar: Kallelser, rapporter och sådant. Men det kommer väl.

– Jag saknar också någon som kan utgöra ett språkligt "filter", alltså någon som rättar våra manus. Vi tekniker släpper ibland ifrån oss hemska saker, språkligt sett.

Märith ny i gamet

Äntligen någon som inte är så översvalande förtjust i sin terminal:

Märith Hansson, handläggare hos Inköp.

– Men det beror på att utrustningen är ny för oss, säger hon. Det är det nya systemet LEVER som hon håller på att lära sig. Vad tror hon om det ur rationaliseringssynpunkt i framtiden?

– Jag tror det blir bra, säger Märith. Det har varit – och är – mycket manuellt arbete med inköpsärenden.

Den ena uppgiften finns här, den andra där och så vidare. Med hjälp av det datoriserade leverantörsystemet LEVER slipper vi jaga uppgifter överallt, vi knappar bara fram dem på bildskärmen. Det är väl rationellt och bra?

– Jo visst, men blir det inte trist att sitta vid skärmen hela tiden?



Ingemar Björnudd är glad över sin terminal.



Märith Hansson, handläggare hos Inköp vid GS-divisionen.

– Det är inte alls fråga om några långa tider vid skärmen. Man nyttjar den bara vid bearbetning av nya ärenden och vid komplettering och uppgiftskontroll.

– Jag tror på LEVER som rationaliseringssystem, säger Märith.

– Men Du, på tal om rationalisering: Vi har ännu inte sett till den instruktionspärm där vi lär oss systemet. Pärmen borde ha funnits när LEVER installerades, eller hur? Det är väl inte rationellt?

Bättre kvalitet

Ingemar Björnudd har även han en terminal på sitt rum. Tror han att utrustningen rationaliserar hans arbete?

– Ja, tänk att det tror jag. Jag har väldigt stor nytta av min terminal. Jag ser tre stora användningsområden för en teknikers terminal: Administrativt arbete, behandling av mätdata och vid projektering av olika slag. Och på alla områden är det stora rationaliseringsvinster att göra med hjälp av en terminal.

– En liten jämförelse kanske underlättar, fortsätter Ingemar. Om inte telefonen fanns, skulle vi skriva brev till varandra. På samma sätt underlättar terminalen lagring och förmedling av information.

– Tänk när vårt nätverk är klart. Då skickar jag mitt meddelande till ett annat rum i huset med hjälp av datorer. Antalet hyllmeter pärmar kommer att minska. Du behöver inte samla all information i pärmar, Du har den på små disketter.

– Vi höjer såväl kvantitet som kvalitet på vårt arbete. Det måste vara en rationalisering så god som någon.

– Vi får dock inte låta pengarna ta slut i och med inköpet av utrustning, det måste avsättas medel till drift och underhåll också. Annars står det snart en mängd utrustning och samlar damm. Det vore inte speciellt rationellt, avslutar Ingemar.

Hans Brännström

Vad tänker du på när du hör ordet "rationalisering"?



AVIONIK. Sören Janheden, ansvarig för sektion Radar/EP-teknik:

– För mig betyder rationalisering olika sätt att göra saker och ting på kortare tid. Det är att hitta lösningar på problem så att man med bibehållen kvalitet kan arbeta snabbare helt enkelt.



MOTOR. Arne Alm jobbar som maskinarbetare på Reparationsavdelningen:

– Mindre folk, modernare och datorstyrda maskiner är det första jag tänker på. Och effektivitet. Om sedan rationalisering är bra eller dåligt, beror alldeles på hur den görs.



MOTOR. Jan-Olov Nygren arbetar på avdelning MT vid tekniksektionen för turbopropmotor CT7:

– Rationalisering betyder förbättringar. Hoppas jag! För mig står ordet för att förenkla arbetsmetoder. Till exempel genom att lämna in förslag till förslagskommittén. Det har jag själv provat på, och lyckats!

Slipper styra med backspegel

MOTOR. – Rationalisering handlar inte bara om att öka svettfaktorn. Det handlar kanske mer om att med hjälpmedel och verktyg effektivisera arbetet, säger Bengt Zetterberg, som arbetar med utveckling inom division Motor.

– Projekt MT handlar just om en utveckling i den riktningen!

Bakom Projekt MT döljer sig uppbyggnaden av ett nytt administrativt system för effektivare hantering av affärer, från order till fakturering.

– I princip ska vi bygga upp ett nytt företag inom företaget, berättar Martin Appelfeldt på avdelning Turboaxel/Turboprop.

– Det kommer att omfatta inköpsfunktion, lageradministrering, expedition... ja, alla funktioner för att klara hela kedjan från order till faktura.

Kundkrav

Enligt Martin ligger krav från såväl civila kunder som från den egna avdelningen bakom den här utvecklingen.

– Vi har ända sedan verksamhetsstarten saknat ett vettigt administrativt system, som är anpassat till vår civila verksamhet, säger han.

– Problemen har drabbat både materiell- och ekonomisidan. Vi har dragits med eftersläpning i faktureringen, vilket i sin tur har påverkats av dollarkursens fall. Till största delen fakturerar vi nämligen i dollar på den civila sidan.

– Dessutom har vi hittills haft alldeles för högt PIA efter verkstad, alltså färdiga men ännu inte utfakturerade jobb, tillägger Martin.

Blicken framåt

– En av de stora vinsterna blir möjligheten att kunna behandla varje order som en separat affär. Vi får en klar redovisning av kostnader och intäkter för varje projekt, påpekar Martin.

– Det är något helt nödvändigt för att vi ska kunna planera för framtiden. Vi måste veta var vi har vår styrka och var våra svagheter finns. Det räcker inte med att i efterhand konstatera att verksamheten gått bra eller dåligt. Vi måste veta varför!

Eller som Bengt Zetterberg uttrycker det:

– Det är alltid svårare att styra genom att bara titta i backspegeln.

Vägval

Förberedelserna har pågått länge. I avvakten på FFV Aerotechs val av strategi i AU/ADB-frågor kunde Sigvar Nilsson på Internkonsult slutföra rutinbeskrivningen.

Bengt Zetterberg å sin sida utvärderade tillsammans med avdelningens interna projektgrupp och konsultfirma AB Programator i Västerås olika alternativa system.

– I slutfasen återstod tre alternativ, "System Osterman", en nyutvecklad IBM 36 och MicroVAX. De inblandade har rekommenderat oss att välja VAX-miljö, ett beslut som vi nu ska presentera för FFV Aerotechs ledning, säger Martin.

– Om allt går i lås ska vi klara av upphandling av utrustning, utbildning och igångsättning så att vi efter semestern kan starta de första delfunktionerna.

Anne Allard



– Det finns väldigt stora förväntningar på systemet från användarnas sida. Det ska effektivisera administrationen och förbättra lönsamheten. Men vi ska inte heller glömma bort att vi som användare påverkar det vi kommer att få ut. Med andra ord måste vi sköta systemet också, säger Pär-Olov Henriksson, som är systemansvarig på avdelning MT. Foto: Anne Allard

HILO-teknik mot tankegrodor

AVIONIK. – Konstruktionsverifiering med HILO sänker inte konstruktionskostnaderna. Men däremot sänker det "livstidskostnaden" för elektronikprodukter, eftersom det höjer kvaliteten och ger tidsvinster i såväl konstruktions- som produktions- och underhållsskedet, säger Jörgen Magnusson.

– Det handlar alltså om metodrationalisering på vårt område.

Jörgen arbetar med autotestteknik, där utvecklingen har påverkats starkt av simuleringstekniken de senaste åren. Men vad är HILO?

Om jag säger att det är ett program för logikverifiering och testprogramgenerering, så blir du kanske inte klokare av det, svarar Jörgen.

Ordet HILO är en kombination av "high" och "low", och det talar om att programmet ger användaren tillgång till såväl hög- som lågnivåspråk.

Simulering

– Jag ska mycket enkelt försöka förklara nyttan av logiksimulering, säger Jörgen och fortsätter:

– För det första gör den mycket av det "hantverksmässiga" arbetet överflödigt för oss. Med grafiska arbetsstationer och HILO har vi fått verktyg för att datorisera det mesta av vårt arbete.

Logiksimuleringen tar vid när den första konstruktionen är framtagen med schemaritningssystemets hjälp. Då börjar den egentliga kontrollen av att konstruktionen fungerar.

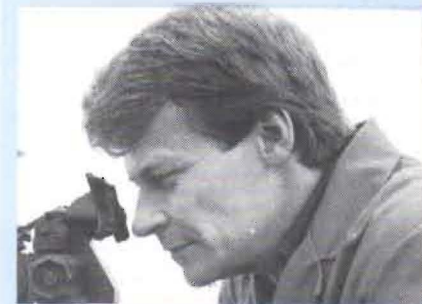
Datalager

– Tekniken ger oss möjlighet att arbeta parallellt med olika utvecklingsfaser. Därför vinner vi en hel del i tid. Dessutom lagrar vi alla data under arbetets gång om konstruktion, komponenter, testprogram och så vidare, förklarar Jörgen.

– Det hjälper oss dels att undvika tankegrodor och upptäcka fel redan på simuleringstadiet. Dels är databasen till ovärderlig nytta för oss i underhållsfasen. Där finns allt underlag samlat inför framtida modifieringar, ändringar i testprogram med mera.

– Det är först på senare år simuleringstekniken har fått någon spridning i världen. Deltagarna i JAS-projektet är idag klart ledande på området här i

Vad tänker du på när du hör ordet "rationalisering"?



AVIONIK. Agne Dahl jobbar med robotunderhåll på Robotavdelningens verkstad i Växjö:

– Jag tänker på förbättring, men också på personalnedskärning. Å ena sidan effektiviserar och förenklar man arbetsmetoderna, å andra sidan kan man helt enkelt ta bort arbetsuppgifter. Det kan betyda att personalen får byta jobb eller – i värsta fall – blir en och annan medarbetare överflöd.

Sverige. Och ifråga om praktisk användning törs jag påstå att vi har två till tre års försprång före annan svensk industri, avslutar Jörgen.

Anne Allard

Jan hittade "bortstädade" pengar

AVIONIK. – Egentligen var det rena sinkadusen att vi fick upp ögonen för städningen i våra miljöklassade rum. Nu har det lett till att vi i år, med rationalisering av rutinerna för Klass 3-rum, sparar närmare trekvarts miljon kronor.

Sölve Alvarsson, som håller i Avionikdivisionens ekonomi och planering, bläddrar fram uppgiften i budgetpärmen.

– Städning ingick som en del i vår inventering av hur kostnaderna för Services tjänster belastar oss, fortsätter han. Att sänka de fasta kostnaderna är lika viktigt som att höja intäkterna sett ur lönsamhetssynvinkel.

För rent

Nu är städning ett måste och helt oundgängligt i de lokaler där vi hanterar känslig materiel. Men är det nödvändigt att städa de miljökontrollerade rummen varje dag?

Jan Welin på avdelning Flygelektronik väckte frågan. Han fick också till uppgift att försöka besvara den.

Bland annat granskade Jan rapporter från FFV Materialteknik, som hjäl-

per oss med kontinuerliga mätningar i "rena rum".

– Av granskningen framgick det, att vi generellt sett har betydligt högre renlighet i lokalerna än vad som krävs enligt föreskrifterna. Våra Klass 3-rum håller till exempel en standard som i många fall motsvarar Klass 5, berättar Sölve.

Rätt kvalitet

För låg kvalitet kostar alltid pengar, men det kan också för hög kvalitet göra. Därför bör vi ha som mål att hålla "rätt" kvalitet.

Anledningen till att kvaliteten i det här fallet varit för hög är, enligt Sölve, att vi rättat oss efter en TO, teknisk order, med åtskilliga år på nacken.

– När den skrevs baserade man kraven på dåtidens material vad gäller byggnader, lokaler, materiel och utrustningar. Idag är förutsättningarna helt andra. Följaktligen är det möjligt att dra in på städningen.

Varannan dag

En ny TO kommer inom kort som följd av en överenskommelse mellan Försvarets Materielverk, kvalitetsstaben vid FFV Aerotech och division Avionik.



Jan Welin frågade sig om det inte städas för ofta i våra "rena rum"? Följden av frågan blev att Avionik i år sänker städkostnaderna med trekvarts miljon kronor. Foto: A Allard

– För oss innebär detta att vi, sedan årets början, har övergått till att städa våra Klass 3-rum varannan dag, berättar Sölve.

– Nya mätningar har visat fullt godkända värden i de 65 rum som berörs. Med den här rationaliseringen sparar vi 10 000 kronor per rum, det vill säga en total besparing på 650 000 kronor det här året, sammanfattar han.

Anne Allard

Ny organisation för ökad effektivitet:

Ju mer "välbyggd" – desto bättre Service

SERVICE. – Den nya organisationen kommer att medverka till ytterligare effektivitet och till en anpassning av tjänster och deras kvalitet till kundernas behov.

Det säger Arnold Junflo, chef för division Service, när vi träffar honom för att prata om det här med rationalisering och vad hans division gjort och gör inom det området.

I Tech-In nummer 10/86 berättade vi om den nya organisation som division Service var på väg att skapa. I det läget hade den ganska grova strukturer, men huvudidéerna fanns redan då och har blivit tydligare sedan dess.

– När divisionen kom till för cirka tre år sedan formades som bekant en mycket bred organisation med 20 avdelningar. Vi tycker fortfarande att det var rätt organisation vid det tillfället, förklarar Arnold Junflo och fortsätter:

– Förändringar inom och runt om divisionen har gjort att det nu är logiskt att låta organisationen smalna av till bara åtta avdelningar. I gengäld har vi formerat en andranivå bestående av sammanlagt 31 sektioner. Detta kommer att förbättra förutsättningarna för kommunikation uppåt och neråt inom divisionen och – inte minst viktigt – mellan oss och våra kunder.

Ökar kreativiteten

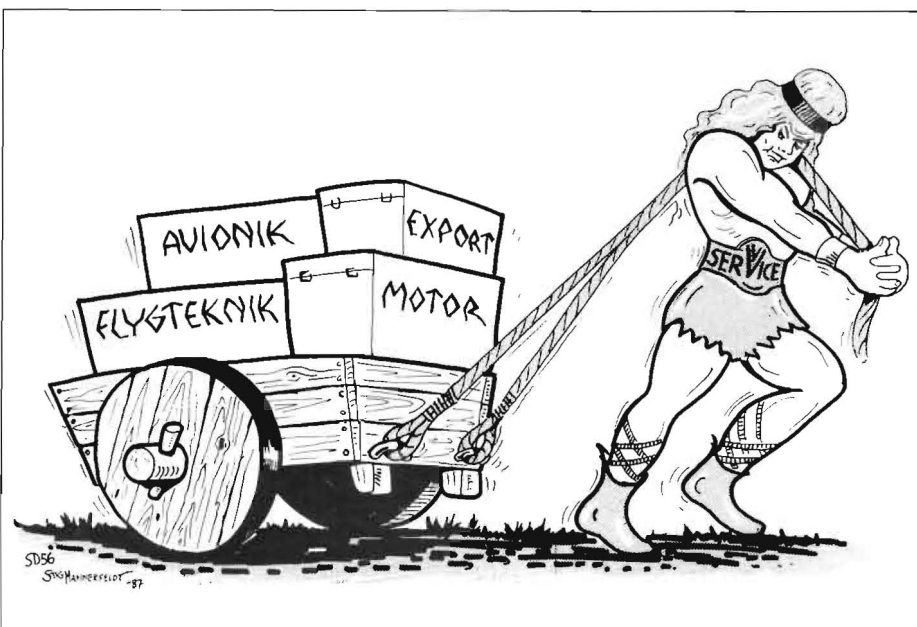
Arnold Junflo menar att den nya organisationen också ger Servicedivisionen förutsättningar för bättre planering,

styrning och mätning av verksamheten, samtidigt som engagemang och utveckling stimuleras – med andra ord: en omfattande effektivisering.

– Vi vill att våra kunder ska kunna köpa kompletta och anpassade tjänster från oss. Därför har vi organiserat oss så att funktioner med naturliga samband som ger en viss tjänst, om möjligt ska finnas inom en och samma avdelning, säger Arnold Junflo. Han poängterar att en starkt bidragande orsak till divisionens snabba utveckling och effektivisering från starten, är den organisationsform de valde från början. Det var den plattform som behövdes, för att sedan hitta nya vägar.

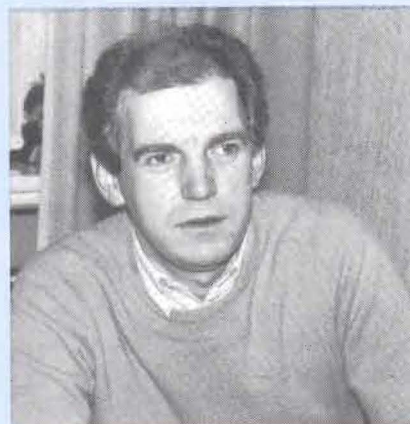
Nå, hur blir det i fortsättningen då? Har division Service funnit sin rätta organisationsform nu?

– Naturligtvis tror vi oss ha klarat av de största förändringarna vid det här laget. Samtidigt tror vi att förändring och utveckling i sig skapar ytterligare behov av att gå vidare, därför att det gör människor kreativa och medvetna om problem som behöver lösas, säger Arnold Junflo.



Servicedivisionens roll i företaget illustreras på detta talande sätt av Stig Mannerfeldt, SD56. För att "dra lasset" och göra "groujobb" krävs en "välbyggd" organisation, om man ska kunna få ut maximal effekt.

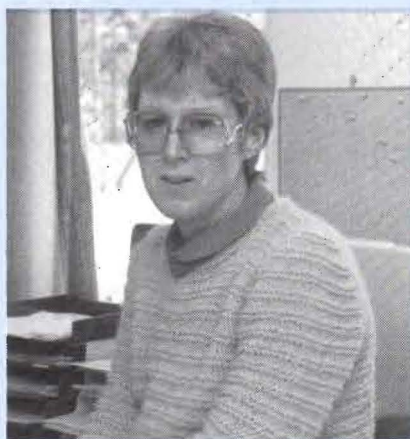
Vad tänker du på när du hör ordet "rationalisering"?



SERVICE. – Ekonomisk förbättring är nog det första jag tänker på, när jag hör ordet rationalisering, säger Örjan Andersson, som jobbar med telekommunikation.

– Jag upplever ordet som ett uttryck för nytänkande, en förändring till något positivt. Förenklar i arbetssätt, ja till och med att vissa arbetsmoment helt kan tas bort. Inte minst de som vi idag betraktar som farliga, kan vara exempel på detta, säger han vidare.

– Men det är klart att man också snabbt kommer in på tankar om omorganisering. Vi är ju själva mitt uppe i en sådan. Minskat personalbehov, övertalighet och omplaceringar är ju ofta det som kommer i kölvattnet efter en organisationsförändring. Det behöver naturligtvis inte tas som något negativt.



SERVICE. – Förenkla. Först och främst associerar jag till mitt eget arbete. Det finns kanske saker som skulle gå att göra lika bra men snabbare på ett annat sätt? säger Gun Andersson som jobbar på Inköpservice vid FFV Aerotech i Arboga.

– När man jobbat med samma sak i många år och vant sig vid vissa rutiner, märker man kanske inte själv att det skulle gå att rationalisera bort vissa delar av arbetet. Då kan det vara bra att diskutera igenom arbetsrutinerna med sina kollegor och hjälpa varandra att hitta effektivare metoder.

"Goda råd" behöver inte alltid vara dyra – de kan bidra till sänkta kostnader också...

EXPORT. – Tråkigt att vi ställde till med besvär i frågetävlingen om FFV Aerotechs divisioner, men samtidigt kan det ju vara bra att vi får förklara hur det ligger till med Exportdivisionens resultatansvar.

Det säger Stig Svensson, chef för Exportavdelningen som svarar för ungefär 65 procent av divisionens verksamhet.

Stig är initiativtagare till FFV Aerotechs nya Exportråd, en grupp människor som gemensamt ska göra företagets internationella marknadsarbete rationellare.

Division Export har fyra avdelningar. Bara två av dessa, avdelningen för utveckling av Optiska motmedel, EO, och avdelningen Marknadsstöd, EM, är resultatansvariga.

– Vi andra är att likna vid en konsultfunktion inom företaget, det vill säga att vi ska vara en resurs för de övriga operativa divisionerna och stå till deras

förfogande på exportområdet, säger Stig.

– Om vi exempelvis tar avdelning EE, så är det alltså inte meningen att vi ska göra egna vinster, utan att vårt arbete ska avspeglar sig i de andra divisionernas exportresultat. Enkelt uttryckt kan man säga att vi står för områdeskundandet, medan divisionernas egna exportmedarbetare står för produktkundandet.

– Naturligtvis ska vi inom EE även besitta kunskap om produkterna, men expertisen står divisionerna själva för. Likaså ska deras folk känna till marknadsområdena, men EE svarar för expertkunskaperna. Tillsammans ska vi verka för att FFV Aerotech gör bra ifrån sig både på kända och tidigare okända internationella exportområden, förklarar han.

Nytt exportråd

I början av 1987 bildades FFV Aerotechs Exportråd, bestående av sju fasta medlemmar och varierande antal adjungerade ledamöter. Första mötet ägde rum den 3 februari.

– Målet för Exportrådet är att på ett rationellt och väl koordinerat sätt minimera kostnaderna och maximera effekterna av våra exportsatsningar. Att vi bara är sju fasta medlemmar i rådet är också ett sätt att handla rationellt: Vi ska inte engagera mer folk än nödvändigt, utan kan istället utöka skaran med adjungerade produkt- och informationsansvariga eller areachefer allteftersom behov uppstår, säger Stig.

Medlemmar i Exportrådet är Claes-Håkan Nordlund, GF, Jan-Ingvar Johansson, FC, Torbjörn Edberg, FL10, Thomas Persson, AA60, Yngve Rosén, MM, Martin Appelfeldt, MT, samt Stig Svensson. Sonja Claesson, EE01, är rådets fasta sekreterare. En gång i kvartalet ska möten äga rum, om inte ytterligare behov uppstår.

– Första mötet ägnades åt att dra upp riktlinjer för vårt fortsatta arbete. Jag tror att Exportrådet kommer att kunna jobba ihop sig så att vi blir ännu mer rationella i exportavseende, både ekonomiskt och personellt sett, vilket är en nödvändighet om vi gemensamt ska kunna nå FFV Aerotechs uppsatta exportresultat före 1990, avslutar Stig.

De höjer servicegraden genom rationalisering

FLYGTEKNIK. – Vi har nu haft verksamheten igång ett antal år. Det betyder att vi börjar få underlag till statistiska beräkningar, kan göra bedömningar och dra slutsatser. Utifrån detta vill vi vidta åtgärder att förfina arbetsmetoder, utrustningar och underlag. Vi vill höja utbildningsnivån, stämma av kvaliteten mot kundens krav, anpassa prisnivå och genomloppstider, kort sagt: Höja servicegraden genom rationalisering, säger Nils-Gunnar Alsö, teknisk ansvarig inom avdelning AvioComp.

I början av 1980-talet handlade det om apparatunderhåll till Linjeflygs Fokker F28 i Sverige. Så småningom vidgades marknaden till andra delar av Europa och ännu längre ut i världen. Avdelning AvioComp hade fått ett fotfäste – och detta var bara början. Snart kom också SAAB SF340 med i bilden, något som Nils-Gunnar kallar "ett tekniskt lyft".

– Nu börjar vi bli mogna för en rationaliseringsprocess, se över rutinerna

för felsökning och koncentrera oss på testmetodik. Genom att utnyttja de erfarenheter vi samlat på oss både från produktionen och den tekniska sidan, samt genom givande diskussioner med apparattillverkare och kundernas systemansvariga, har nya vägar öppnats, som vi nu analyserar, förklarar han.

Vad är det då för felsökningsrutiner AvioComp vill göra effektivare?

– Låt mig först poängtera att vi inte tummar på kvalitetskravet, tvärtom. Det vi vill göra är att koncentrera oss på respektive fel, alltså strukturera, dela upp apparaten i olika funktioner, ange specifika feltyper och anpassa testprogrammets omfattning till varje typ av fel. Därigenom kan vi minska genomloppstiden för objekten, vilket är en betydelsefull faktor för vår lönsamhet, men också för kunden, säger Nils-Gunnar.

Han berättar, att AvioComp nyligen köpt en ny testtrigg för funktionskontroll av hydrauliska apparater, en utrustning med ett mycket brett register.

– Sedan arbetar vi också med inventering och uppdatering av arbetsunderlag, förenklar av arbetsmeto-

der och anpassning av utrustningar, allt för att bli mer rationella och vara bättre beredda att möta framtiden.

Utbildning är viktig i det här sammanhanget. Det gäller både system- och objektsutbildning inför morgondagens teknik. Det gäller även hanteringen av det tekniska engelska språket. Hela avdelningen berörs av denna utbildning.

– Vårt arbetssätt är förankrat i de civila luftfartsbestämmelserna, BCL, samt i vår interna verkstads- och kvalitetshandbok. Genom uppföljning och utbildning kan vi hålla kvaliteten på rätt nivå. Certifiering av våra medarbetare för arbete på olika objekt är ett tydligt bevis på förtroende för vår verksamhet, säger Nils-Gunnar och avslutar:

– I vår strävan att nå högre effektivitet spelar de regelbundna tekniska systemmötena med kunderna en väsentlig roll. Här kan vi "ta tempen" på våra utförda arbeten, diskutera eventuella problem som förekommit under flygning och så vidare, allt för att anpassa vårt fortsatta engagemang på den civila flygmarknaden till kundernas behov.

Benny Aretun

De behärskar förslagskonsten!

Förslagsställare inom FFV, som under den senaste 15-årsperioden fått fem eller flera förslag ersatta med minst 300 kronor varje gång, har fått ett konstverk av Centrala Förslagskommittén, CFK. I år har 32 förslagsställare fått en akvarell målad av konstnären Gunnar "Gebbe" Björkman.

Från och med 1987 upphör CFK med den här speciella utdelningen och överlåter åt respektive lokal förslagskommitté att ta över traditionen om de så önskar.

Av årets 32 tavlor gick 15 stycken till förslagsställare inom FFV Aerotech, varav tio till Arboga och fem till Linköping.



Bo Samuelsson, th, var en av de fem förslagsställarna vid FFV Aerotech i Linköping, som fick ta emot en tavla för sin stora idérikedom. För överlämnandet svarade Ove Isacson under överinseende av Ingemar Oskarsson. Björn Axelsson, Peter Jonsson, Håkan Nilsson och Rune Ahl fick också var sin tavla, den sistnämnde för andra gången. Foto: Ann Wilson



Vid FFV Aerotech i Arboga fick det här gänget ta emot tavlor för sina insatser inom förslagsverksamheten.

Stående frv: Jan-Olof Norgren, AF84 – TRA FFV Elektronik AB, Lars Björndahl, MG84, Tord Karlsson, MA93, Jan Larsson, AF34, och Åke Karlsson, AF34.

Sittande frv: Ronny Lundberg, MA74, Curt Eriksson, AF83, samt Krister Pettersson, MA74. På bilden saknas Krister Isaksson, MA83, och Roland Karlsson, AF83, som hade förhinder att närvara vid utdelningen.

Seriösa förslag får belöning när stora "Idélyftet" drar igång i vår

Förslagsverksamhetens betydelse för rationalisering och effektivisering inom vårt företag, är självfallet mycket stor. För att ytterligare sätta fart på kreativiteten, har FFV nyligen startat kampanjen "Idélyftet" och sett till att alla anställda inspireras att "tänka till" lite extra.

Alla seriösa förslag belönas, men till denna kategori torde man knappast kunna räkna följande anonyma Östersunds-idé...

"Mitt förslag i korthet: Om vi som använder tuschpennor av så kallad rörtyp övergår till gåspennor, torde det vara lönsamt för division GS att införskaffa gäss.

Under sommarhalvåret kan dessa beta på gräsplanen utanför byggnaden, vilket medför att ingen klippning av gräsplanen behövs. Vakt-hållningen sköts också av gässen, så Securitasvakterna torde inte behövas under maj-oktober.

Mycket av det avfall som blir från personalmatsalen kan säkert gässen destruera och finfördela. Efterhand gässen förökar sig kan de bidra till en kreativ fritid för vissa anställda. Jag tänker i första hand på gåsjakt, som kan äga rum på gårdsplanen. Min egen blygsamma undersökning har visat på stort intresse för ovan nämnda fritidssyssla.

Samtidigt kan vi slå ett slag för den i Jämtland så försummade Märten Gås-traditionen."



Idériskt slut på gamla året

I slutet av förra året fick förslagsställarna i Arboga dela på den icke föraktliga summan av 57 550 kr.

Men summan fördelade sig i sin tur på två omgångar, varav en i oktober på 29 750 kr och den andra på 27 800 kr i december.

Under oktobermötet beslutades att följande 20 förslagsställare skulle få ersättningar:

Göran Andersson och Lars Helsing, SR50, fick dela på 1 800 kr för sitt förslag till värmebesparing i by 5 och 74. Lars-Erik Gäfvert, MA25, fick 1 200 kr för sitt förslag till angivande av ny information i PROSTYR. Sören Karlsson, Håkan Larsson, Bengt-Arne Sjökvist och Jan-Erik Jansson, samtliga från MA, fick dela på 2 400 kr för sitt förslag till monteringsverktyg för trycklager.

An Larsson, AF34, fick 600 kr för sitt förslag till metod att linda elkablage med spiralslang. Sune Karlsson, MA83, fick 4 650 kr för sitt förslag till hjälpverktyg vid montering av PGB. Per-Olov Andersson, MR62, fick 600 kr för sitt förslag till tidsbesparande verktyg. Roger Lindqvist och Hans Ivarsson, MA84, fick dela på 2 400 kr för sitt förslag till håltagning i verktygslock för justering utifrån. Christer Isaksson,

MA83, fick 1 200 kr för sitt förslag till byte av pinnskruv mot en längre skruv. Georg Östberg och Ingemar Johansson, MT, fick dela på 600 kr för sitt förslag till verktyg för demontering resp montering av spridare. Sune Gustavsson, AR65, fick 2 100 kr för sitt förslag till testkabel för antenn. Åke Karlsson, AF34, fick 900 kr för sitt förslag till demonteringsverktyg för exiterotor från rotoraxel. Tomas Persson, MA75, och Lennart Ström, SR40, fick dela på 9 200 kr för sitt förslag till verktyg för borttagning av kopplingsmutter för kontroll av RM8A.

Decembermötet

Vid decembermötet fick följande 22 idékläckare sina tusenlappar:

Göran Andersson och Stig Haglund, SR50, fick dela på 3 000 kr för sitt förslag till energibesparing och bättre arbetsmiljö. Tommy Eriksson och Åke Svensson, MR54, fick dela på 3 200 kr för sitt förslag till besparing av saltpetersyra vid betning. Arne Eriksson, MR53, fick 1 500 kr för sitt förslag till avlackering av fläktskovel. Sven-Åke Andersson, MF85, fick 1 200 kr för sitt förslag till ändrad fastsättning av lock till turbinenhet. Lennart Fredriksson, MR62, fick 1 800 kr för sitt förslag till håft- och riktfixtur för stabiliserings-



Förslags- verksamheten

ring av avgassamlare. Bernt Edström, MR43, fick 1 500 kr för sitt förslag till förstärkningsring. Alf Ericsson, AF27, fick 2 800 kr för sitt förslag till reparation och förbättring av antenn till nödsändare. Håkan Larsson, MR62, fick 600 kr för sitt förslag till riktverktyg för fläns på utloppsrör. Trion Jan-Olov Nygren, Björn Vikander och Krister Ekstrand, MT93, fick två förslag ersatta. Det första gav 900 kr totalt och gällde förslag till fästplatta för magnetfot på balanseringsfixtur. Det andra förslaget gav 600 kr totalt och innebar användning av lagrade dubbar vid mätning på pt rotor. Anders Söderqvist, MA24, fick 600 kr för sitt förslag till flämrörslåda. Benny Nilsson, AR65, fick 8 300 kr för sitt förslag till förenkling och tidsbesparing vid kortbyte. Lars-Erik Gäfvert och Nils-Ove Pettersson, MA, fick dela på 600 kr för sitt förslag till emballage för stag. Hans Ivarsson och Roger Lindqvist, MA84, fick dela på 1 200 kr för sitt förslag till nycklar för justering inifrån.

Äntligen har Per fått sin "jack-pott" ...

Att vara medlem i en förslagskommitté kan innebära risken att man hudflängs av förslagsställare, som får se sina förslag lämnade utan åtgärd. Så mycket roligare var det vid GS förslagskommittés senaste möte. Den hade då att ta ställning till tre förslag från montör Per Svensson och alla förslagen utföll positivt och inte så lite heller.

Totalt fick Per 35 436 kr i ersättning. Det är den högsta summa som utbetalats inom förslagsverksamhet vid GS genom åren. Den största potten, 25 265 kr fick Per för en monteringsfixtur att användas vid arbeten vid en viss typ av motorenhet. Den näst största potten, 6 271 kr, tilldelades honom för att han tillverkat en avdragare att användas till samma motorenhet.

Att dessa förslag gav så pass mycket pengar beror på att de kan an-

vändas i en serieproduktion, nämligen modifieringsarbeten med varmluftsaggregat 4MT. Då gör det inget om förslagen inte är så sofistikerade. Insatta i sitt sammanhang sparar de stora pengar åt företaget och därmed kan ersättningen bli av denna storlek, säger Yngve Persson, kommitténs ordförande.

– Dessutom är det extra roligt att just Per lyckades, fortsätter Yngve. Han har lämnat in många förslag genom årens lopp. De flesta av dessa har han fått ersättning för, men det är nu han fick "Jackpott". Det tredje förslaget var en provrigg för regulatorn till små motorer. Det förslaget gav Per 3 900 kr i ersättning.

Per är nöjd

Vad tycker Per själv då?

– Jo, det här var ju roligt. Visserligen visste jag att något var på gång, men givetvis visste jag inget om vilket utfall förslagen skulle ge.

– Fast det är klart: Nöjet skulle vara



Per Svensson, th, demonstrerar ett av sina förslag för divisionschefen Håkan Östergren. Foto: Hans Brännström

ännu större om man slapp betala hälften till finansministern...

Hans Brännström

Två omgångar med fin utdelning

I Linköping hade man vid septembersammanträdet 1986 glädjen att få besluta om stora ersättningar – sammanlagt fick 13 förslagsställare dela på 43 400 kronor.

Håkan Palm var den mest ersatte idékläckaren denna gång med sina 16 500 kronor.

Följande förslag beslutades ersättas: Håkan Palm, FA57, fick 15 000 kr för sitt förslag till förbättrad provningsmöjlighet av måtenhet. För sitt förslag om förbättrad minneshantering fick Håkan Palm 1500. Jan Hektor och Örjan Bernhardsson, FC52, fick dela på 5 000 kr för sitt förslag om ny typ av skyddshandskar. Jonny Johansson, FP42, fick 1 200 kr för sitt förslag om ny oljetömmare.

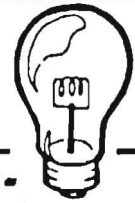
Christina Bergholm, FP60, fick 2 100 kr för sitt förslag till reparation av batteriadapter och batteri-hus. Christer Franzén, FA56, fick 1 200 kr för sitt förslag till reparation av okularmussla. Arne Göransson, FP83, fick 1 200 kr för sitt förslag till tillverkning av skyddslock. Anders Spångberg, FP73, fick 1 200 kr för sitt förslag till skydd för tangentbord. Karl-Axel Hjorthage,

FP48, fick 900 kr för sitt förslag till monteringsverktyg. Bo Skiöld och Jan Wickström, FF63, fick dela på 7 000 kr för sitt förslag till modifiering av motormonteringsvagn. Bo Skiöld fick dessutom 5 900 kr för egen räkning för sitt förslag till montering av frontruta fpl 35. Ulf Haag, FP08, fick 300 kr för sitt förslag till hjälpverktyg för banddragning. Kerstin Eklöf, FP50, fick 900 kr för sitt förslag till modifiering av strömbrytarlina.

Bo Axelsson, FF69, var det stora namnet vid Linköpings förslagskommittés decembermöte – Bo fick nämligen 20 000 kr för sitt förslag till metod för rengöring av titanskruv.

Utöver denna ersättning beslutade man utdela 34 800 kronor till 13 personer.

Karl-Axel Hjorthage, FP48, fick 1 800 kr för sitt förslag till verktyg för vinschbroms. Förslaget har tidigare gett Karl-Axel 1 200 kr. Jan Hektor, FC52, fick 3 600 kr för sitt förslag till provtryckning av koltätningar. Även detta förslag har tidigare ersatts, då med 3 000 kr. Björn



Förslags-verksamheten

Axelsson, Peter Jonsson och Jan-Erik Fasth, FC52, fick dela på 10 000 kr för sitt förslag till verktyg för sambrottschning av bussningar. Birger Sjösten, FF65, fick 8 000 kr för sitt förslag till putsning av skruvar. Rolf Lönn, FT71, fick 3 000 kr för sitt förslag till modifiering av ringmutter. Jan-Åke Elmbro, FP45, fick två förslag ersatta. Det första gällde ett uppsamlingsgaller för färgrester i vattenspolbox och gav 1 200 kr. Det andra var ett skyddsöverdrag till transportvagnar och det gav 300 kr. Steve Karlsson, FP83, fick 900 kr för sitt förslag till uppspänningsverktyg för polering av förkromade detaljer. Sven Carlsvärd, FF78, fick 2 100 kr för sitt förslag till nya transportvagnar. Hans Rylander, FP85, fick 600 kr för sitt förslag till målning av uppläggningsfack. Raul Arvidsson, FP48, fick 1 800 kr för sitt förslag till limning av kopparhylsa. Gert Johansson, FF18, fick 1 500 kr för sitt förslag till devieringsverktyg.

50 procent av vinsterna tillföll förslagsställare vid detta företag

Dragningen i FFVs förslagslotteri ägde rum den 17 december 1986. Totalt har 322 förslag ersatts under tiden 1 juli 1985 till 30 juli 1986.

Vinstplanen har uppdelats på 42 vinster och vinstsumman är totalt 32 200 kronor. Hälften av vinsterna går till förslagsställare inom FFV Aerotech, varav elva till Arboga, åtta till Linköping och två till Östersund.

Förslagslotteriets vinnare i Arboga: Krister Pettersson, MA74, 1 000 kronor, Sven-Åke Andersson, MH85, 900 kronor, Mikael Blomgren/Stefan Andersson, båda MA83, 900 kronor tillsammans, Allan Jansson, MA96, 900 kronor, Bengt Johansson/Stefan Karlsson, båda MR42, 800 kronor tillsammans, Stefan Andersson/Sune Karls-

Förslags-verksamheten



son/Tommy Ekstrand, samtliga MA83, 700 kronor tillsammans, Jan-Erik Fredriksson, MT84, 700 kronor, Jan Larsson, AF34, 600 kronor, Mats Lindbom, MA84, 600 kronor, Stefan Andersson, MA83, 500 kronor, samt Lennart Norberg, MA24, 500 kronor. **Förslagslotteriets vinnare i Linköping:**

Hans Rylander, 900 kronor, Peter Jonsson/Björn Axelsson, 700 kronor tillsammans, Lennart Andersson, 700 kronor, Lennart Berndtsson/Jonny Johansson, 700 kronor tillsammans, Björn Axelsson/Peter Jonsson, 700 kronor tillsammans, Sören Dahlgren, 600 kronor, Jonny Johansson, 600 kronor, samt Karl-Axel Hjorthage, 500 kronor.

Förslagslotteriets vinnare i Östersund:

Tomas Forsström, 900 kronor, och samme gosse igen (!) 700 kronor!

TACK



Ett hjärtligt tack till arbetsledningen och arbetskamraterna inom MR, By 24, för all uppvaktning på min 60-årsdag.

Henric Dackebo, MR24

Ett stort och varmt tack till alla för presenter och uppvaktningen i samband med att jag slutade vid FFV Aerotech i Linköping.

Ove Fridh, FT62

Ett hjärtligt tack för de fina julgruperna som jag fick mottaga i samband med min sjukskrivning.

Birgitta Hahn, ST14

För många år av trevligt och givande samarbete, samt för uppvaktning, blommor och presenter i samband med min avgång, framför jag mitt hjärtliga tack till arbetskamrater och vänner inom FFV.

Torsten Gillberg, FP93

Augångna



I pension

September

Arvid Larsson, AF54
Olavi Liljendahl, MR73
Ingemar Eriksson, SR60

November

May Eriksson, SR30

December

Maj Zakrisson, FF29
Per Johansson, MR76
Erik Wikman, AF27

På egen begäran

September

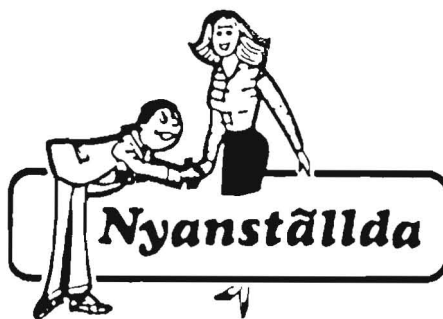
Curt Närbo, SH22
Lennart Carlsson, AA26
Holger Hedberg, AF05
Per-Olof Regnér, MR12
Jan-Erik Andersson, SR60
Ulla-Britt Pettersson, AR80
Elon Sjöman, MG85

Oktober

Eje Bastås, MR15
Lars Annerfors, MR40
Håkan Arnesson, MA14
Lennart Andersson, AM50
Roger Vesterlund, MT33
Kjell Ljungblom, SR15
Håkan Lindgren, MG87
Jan Hektor, FC52
Ingvar Johansson, FX25
Bo-Göran Andersson, FA25
Bill Eriksson, FT47
Siv Holmberg, SG45

November

Lena Folke, MR15
Kurt Bergström, AM65
Tero Kinnunen, AS60
Gunnar Hultman, SH10
Daniel Herrlander, AF66
Nils-Göran Lindén, MT90
Peter Ericsson, SN15
Jan Karlsson, EE



September

Ivar Stirna, planeringschef, MG10
Göran Eriksson, produktioningenjör, MA53
Urban Persson, elevingenjör, AR50
Ola Rehnberg, elevingenjör, AM
Ulf Nydahl, elevingenjör, AM
Agneta Bardheim, elevingenjör, AF30
Lars-Gunnar Engström, elevingenjör, AF40
Anders Levi, elevingenjör, AR30
Per Hellquist, elevingenjör, AR80
Stefan Asp, elevingenjör, AS40
Christer Gustafsson, civilingenjör, AF20
Eva Norman, elevingenjör, AS70
Jonny Georgsson, elevingenjör, AF05
Jörgen Nilsson, elevingenjör, AS60
Anette Larsson, elevingenjör, AR50
Mikael Wigren, serviceingenjör, AM25
Patrik Sveningsson, elevingenjör, AF46
Leif Nilsson, materielplanerare, MA20
Anders Hårdvall, copy-writer, SD15
Per Sjöholm, elevingenjör, MA03
Karin Nilsson, ingenjör, AM60
Maria Oinas, ingenjör, AM60
Patrik Dybeck, elevingenjör, AR30
Roland Björkman, kontrollant, MR83

Oktober

Stefan Lindström, elevingenjör, MA03
Bo Westerberg, verkstadsingenjör, AF83
Håkan Pettersson, ingenjör, AM60
Sara Åhbeck, systemingenjör, AS39
Anders Eklund, serviceingenjör, AM55
Berndt Pettersson, maskinarbetare, MR43

Tommy Eriksson, ST60
Lars-Erik Årnfeldt, FF18
Peter Håkansson, FC52
Steve Karlsson, FP80
Lars-Erik Johansson, FP93
Börje Wallberg, FU28

December

Håkan Rundström, AS50
Jan Andersson, AR30
Roger Holmberg, MG85
Bengt Lundqvist, SN36
Stefan Lindström, FF29
Jan Andersson, FL52

Daniel Eklund, kontrollant, MT94
Bength Scherberg, telemontör, AF75
Marie Björnsson, kontrollant, MR82
Eivor Valcic, telemontör, AF75
Sven-Erik Eriksson, tvättare, FP45
Lars-Erik Eriksson, instrumentmontör, FP53
Anne-Marie Andersson, instrumentmontör, FP53
Lars-Åke Andersson, produktions-tekniker, FP26
Lars Borell, kontrollant, FF16
Christer Lindblom, teknisk beredare, FA25
Håkan Lejon, teknisk redaktör, FF29

November

Claes Westling, försäljare, MT05
Hans Axelsson, kontrollingenjör, AF59
Tomas Andersson, kontrollant, MR82
Carina Deubler, lokalvårdare, SR30
Lena Petersson, lokalvårdare, AR80
Tommy Andersson, telemontör, AF75
Ingvar Karlsson, ingenjör, FA28
Christer Svensson, ingenjör, FA25
Bill Gustavsson, apparatmontör, FC52

December

Kristina Winblad, elevingenjör, MG30
Stefan Schönhult, ingenjör, AF63
Kim Pettersson, ingenjör, AF88
Jonny Sjöo, elevingenjör, MG30
Carin Hansson, ingenjör, AR30
Pasi Ahlgren, telemontör, AF75
Ingegärd Valfridsson, kontorist, SG45
Lars-Erik Johansson, kontrollant, FA68
Göran Eriksson, teknisk beredare, FA24
Torbjörn Engström, produktionstekniker, FP23
Lars-Åke Johansson, verktygsslipare, FT73

Avliden

Rolf Sällström, FT75, avled den 22 januari. Han anställdes vid företaget i Linköping sista gången 1970.



Lärde sig köra på halt underlag

Lördagen den 24 januari arrangerade Försvarets Motorklubb, FMK, halkkörning på flygfältet i Arboga. Arrangemanget gjordes tillsammans med Bilkåristerna och med stöd från FFV Aerotech och dess trafiksäkerhetskommitté. Deltagarna fick träna bromsning och väjning rakt fram och i kurva, samt på olika väglag.

Trots att information om Halkkörningsdagen gick ut med affischer, flygblad och högtalarutrop, blev uppslutningen inte den bästa. 27 bilar med tillsammans cirka 40 personer deltog. Med tanke på att det är rätt mycket arbete med förberedelser och att stödet från företaget innebär en både ekonomisk och personell uppföring, hade arrangörerna hoppats på bättre "utdelning".

En "bonus" med arrangemanget var dock att personal vid SR40, FFVs Brand- och Räddningstjänst, kunde utnyttja skyltar, koner och anvisningar veckan efter Halkkörningsdagen, då de tränade med sina fordon. Kommunens Räddningskår blev också inbjudna att nyttja resurserna på samma sätt.

Är du spelsugen?

Upprop till nyinflyttade och andra spelsugna människor i Arboga med omnejd: Vi behöver violinister och trombonister (ja, i stort sett alla tänkbara instrumentister) för gemensamma spelarrangemang av lättare underhållningsmusik.

Kontakta Lennbom, AM55, på telefon 2477, så får du närmare upplysningar!



PRAO-vecka med mersmak

AVIONIK. Fredrik Eriksson är 17 år och går sista året på tvåårig Elteleteknisk linje på Vasagymnasiet i Arboga. Vecka 47 praktiserade han hos FFV Aerotech, närmare bestämt på AF30, sektion Elsystem inom division Avionik. Där fick han bland annat hjälpa till med att plocka isär generatorer och svarva.

– Första dagen kände jag mig lite sysslolös, men de andra dagarna har det varit ganska många arbetsuppgifter att engagera sig i, berättar Fredrik.

– Jag skulle nog kunna tänka mig en fortsättning på den här arbetsplatsen, men det finns många andra avdelningar inom FFV Aerotech, som jag också är intresserad av. Och nästa vecka ska jag praktisera hos FFV Elektronik AB, fortsätter han.

Fredrik berättar att han funderar på att söka in på ettårig dataservicelinje under 1987. Vi får väl se om han dyker upp hos FFV Aerotech igen



Fredrik Eriksson trivdes bra hos sektion Elsystem under sin PRAO-vecka. Vem vet? Det kanske blir där han får sitt första riktiga jobb så småningom?

Foto: Robert Asp.

någon gång i framtiden, när han avslutat sina studier.

**Robert Asp, PRAO-elev
FFV Aerotech Arboga**

Tack från tacksam pensionär

– Det är mycket spännande och intressant att se hur en avdelning förändras under bara några år.

Det säger Stig "SUP" Pettersson, som för fem år sedan gick i pension från dåvarande avdelning 4330, vid FFV Aerotech i Arboga. I januari bjöd hans arbetskamrater ut honom på en visning av den gamla arbetsplatsen.

– Avdelningen, som numera kallar sig Systemteknik inom division Avionik, hade verkligen lagt sig vinn om att jag

skulle få en trevlig dag, säger Stig Pettersson.

– Dagen började med att de bjöd på lunch och sedan gick vi runt på hela avdelningen. Jag uppskattar verkligen den omtanke som låg till grund för mitt besök.

Stig berättar att han även uppvaktades då han fyllde 70 år och därför känner han att han inte förlorat kontakten med sina gamla arbetskamrater.

– Jag vill framföra ett varmt tack till er alla som gjorde den här dagen till ett glatt minne, avslutar Stig "SUP" Pettersson.

Marianne Åhlander

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, SD52
Flygteknik: Benny Aretun, SD54
GS: Hans Brännström, GP30
BT33
Export: Britt Blom, CO

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