

Hon är nöjd med köpet



Och nöjda kunder brukar komma tillbaka, vare sig de köpt en polkagris eller något inom branschen flygunderhåll. Det här självklara påståendet finns faktiskt med i FFV Aerotechs företagspolicy, men frågan är hur bra vi lyckats med att förverkliga orden inom våra respektive affärsområden. **KÄNNER VI VÅRA KUNDER** så bra att vi också vet vilka förväntningar, behov och krav de har?

För att bland annat få svar på den frågan startar FFV Aerotechs **KVALITETSTÄVLING** i och med detta nummer av Tech-In. Alla får chansen att vara med och tävla och stab Kvalitet, har utlovat fina priser. Det gäller även för vårt första kvalitetskrävs, som återfinns med tävlingsreglerna på

– sidan 3 –

”Gruppmöte”

Nästa nummer av Tech-In har temat Aerotech-gruppen och utkommer torsdagen den 30 april, eftersom redaktionen tänker unna sig lite ledighet i samband med påskfirandet. Prestopp för temanumret är tisdagen den 14 april, om vi ska hinna få med ditt bidrag.

Rum sökes för praktikanterna

FFV Aerotech önskar hyra rum eller lägenheter i Arboga under tiden juni–augusti för elever från högskolor, som utför praktiskarbete hos oss. Om du har något att erbjuda eller känner någon annan som har möjlighet att hyra ut en tillfällig bostad, så hör av dig till:

Göran Lejerwik, 0589/813 54
Kristina Wiberg, 0589/818 19

Gratisbiljetter till AGF-uppvisning

FFV Aerotech har fått tio gratisbiljetter till Arboga Gymnastikförenings uppvisning i Sturehallen den 26 april 1987, som tack för att vi sponsrar arrangemanget.

För att biljetterna ska kunna utnyttjas av dem som verkligen är intresserade av att se gymnastikuppvisningen, har Bengt Nilsson, CI, bestämt att de ska lottas ut. Om du vill delta i lottningen måste du meddela redaktionen senast den 10 april. Glöm inte att ange namn, anställningsnummer och organisationsbeteckning.

Resultatet av lottningen meddelas via anslagstavlor ungefär en vecka före uppvisningen går av stapeln. Skicka din anmälan till: CO20, Britt Blom, FFV Aerotech, 732 81 Arboga.

Dags ta farväl av gamla stämpeluren

SERVICE. FFV Aerotech profilerar sig i dag som ett högtekniskt företag. Och vi vet alla att vad vi producerar, såväl mjuk- som hårdvaror, ligger på en mycket hög teknisk nivå. Men trots detta möter vi varje dag, minst två gånger dagligen rena urmodigheterna – stämpeluren.

Tidrapporteringen är från 40-talet. Våra stämpelklockor går inte längre att reparera. Det finns inte längre reservdelar till dem. Frågan är också om vi har råd att ha personal, som manuellt skriver och kontrollerar våra kort?

Visste ni, att det inom FFV Aerotech för hand skrivs, granskas och registreras cirka 185 000 lönearts- och arbetskort varje år? Därtill ska läggas L-tjänstemännens 25 000 "vanliga" stämpelkort!

Datorernas intåg

Men ljusare tider stundar. Det är Internkonsult, SH, som nu kan presentera sina projektförslag TERBAT (TerminalBASerat Tidregistreringssystem för verkstad) och närvaroregistrerings- och hänvisningssystem.

Hur vill då Björn Rosell beskriva "sina" system?

– TERBAT är ett datoriserat system som är avsett att ersätta både arbetskort och löneartskort på verkstäderna. I stället kommer motsvarande uppgifter upp på en bildskärm.

– TERBAT är tänkt som ett fristående system, som kommunicerar med PROSTYR (= vårt produktionsstyrningssystem) eller motsvarande material- och produktionsstyrningssystem, KUPA (= vårt lönesystem) och EKU (= vårt ekonomiuppföljningssystem). Tack vare detta kommer flera uppgifter i de nämnda systemen att bli mer aktuella. PROSTYR kommer till exempel att kunna visa den verksamhet som pågår just för tillfället. I dag får man ofta hålla till godo med gårdagens eller förra veckans!

Framtidens stämpling

Vilken skillnad blir det då för de anställda i verkstäderna och hur ska de stämpla i fortsättningen, om projektet genomförs?

– Införandet av TERBAT kommer att innebära att man går över till ett helt nytt sätt att hantera sina lönearts- och arbetskort. Trots detta blir inte rutinförändringarna särskilt stora – egentligen byts bara kortet ut mot en bild på en bildskärm. Mycket av de tidsödande



Björn Rosell, SH60, visar hur vi i framtiden ska stämpla med vårt ID-kort. Den gamla stämpelklockan på bilden kommer att försvinna och ersättas av 90-talets modell.

Foto: Ann Wilson

rutinuppgifterna läggs också över i datorsystemet, vilket innebär en tidsvinst och riskerna med den mänskliga faktorn minskar avsevärt, berättar Björn.

– Den anställda kommer inte längre att stämpla tiden i stämpeluren för ett tilldelat jobb. I stället startar han själv det jobb som han valt ur den körplan, som finns på bildskärmen. För att systemet ska kunna fungera, kommer kopplingen till PROSTYR att knytas upp hårdare än i dag, vilket ju som tidigare sagts innebär, att användarna av systemen får en absolut aktuell information om nuläget.

– Som det är i dag har inte de verkstadsanställda någon närvaroregistrering. För att ytterligare förenkla för personalen, kommer vi antagligen senare att koppla någon form av sådan registrering till TERBAT, fortsätter Björn.

ID-korten stämpelkort

Kommer L-tjänstemännen att märka några skillnader?

– Ja, de "urgamla" stämpelklockorna kommer successivt att bytas ut i Arboga och Linköping. I och med detta för-

svinner också stämpelkortet. I stället ska vi stämpla med våra ID-kort, som är förberedda för detta nya system, förklarar Björn.

Växeln får viktig roll

Ytterligare ett system är i antågande. Det ska kopplas till telefonväxeln på respektive ort och består av en hänvisningsdator. Och när den väl är installerad, vilket beräknas ske vid semestern år i Arboga och i Linköping vid samma tid nästa år, ska växeltelefonisterna kunna ge de uppringande korrekta uppgifter om oss – var vi är, hur länge, varför, vem som sitter i rummet intill, vem som har liknande arbetsuppgifter och så vidare. Dessutom får vi reda på om växeln har mottagit något meddelande under vår frånvaro. Allt hänger förstås på om vi sköter inmatningen av dessa uppgifter när vi lämnar arbetsplatsen.

Mycket kommer således att ske under det kommande året och när dessa nya system verkligen fungerar, har vi genomfört ytterligare en stor rationalisering.

Ann Wilson

Nu startar vår tävling i kvalitet

Det här är en tävling, som alla anställda inom Aerotech kan vara med i. Förutsättningen är att du känner någon enskild person i företaget eller någon enhet, som genomfört eller håller på att genomföra någonting bra utifrån de tre huvudpunkterna i FFV Aerotechs företagspolicy. Du vet förstås vilka punkter vi menar, alltså **KÄNN DIN KUND, RÄTT FRÅN BÖRJAN OCH NÖJD KUND.** (Se "VÅR KVALITET".) Första tävlingsomgången gäller **KÄNN DIN KUND** – att känna till kundens krav, behov och förväntningar.

Tävlingsreglerna är desamma för alla tre tävlingsomgångarna, det är bara ämnena som varierar. I varje omgång utses tre finalister, som presenteras i tidningen. En av dessa ska koras till vinnare och detta görs av en särskild jury, där även kundsidan finns representerad.

Priset då? Jo, i varje tävlingsomgång kan vinnarna räkna med en verklig överraskning, som vi vill hålla hemlig ett tag till. Tänk "flyg", så tänker du åt rätt håll...

Nu går vi raskt över till första tävlingsomgången – så här går det till: Temat är alltså **KÄNN DIN KUND**. Tänk efter om du vet någon enskild person eller någon avdelning/sektion/grupp, som genom olika åtgärder lyckats förverkliga det här med att alltid vara lyhörd för kundens behov, krav och förväntningar. Det ska antingen vara åtgärder som redan genomförts eller som pågår inom Aerotech. Ett praktiskt exempel på vad orden **KÄNN DIN KUND** innebär, alltså.

Skriv sedan ner ditt förslag och skicka det till Britt Blom, CO20, FFV Aerotech 73281 Arboga. Glöm inte ange ditt eget namn också, eftersom du får vara med och dela på vinsten, om ditt förslag segrar.

Förslagen, som ska vara insända senast den 14 april, kommer att granskas av redaktionen och CK. De utser tre finalister, som sedan kommer att presenteras i form av artiklar i tidningen. De tre artiklarna granskas i sin tur av juryn, som därefter utser vinnaren.

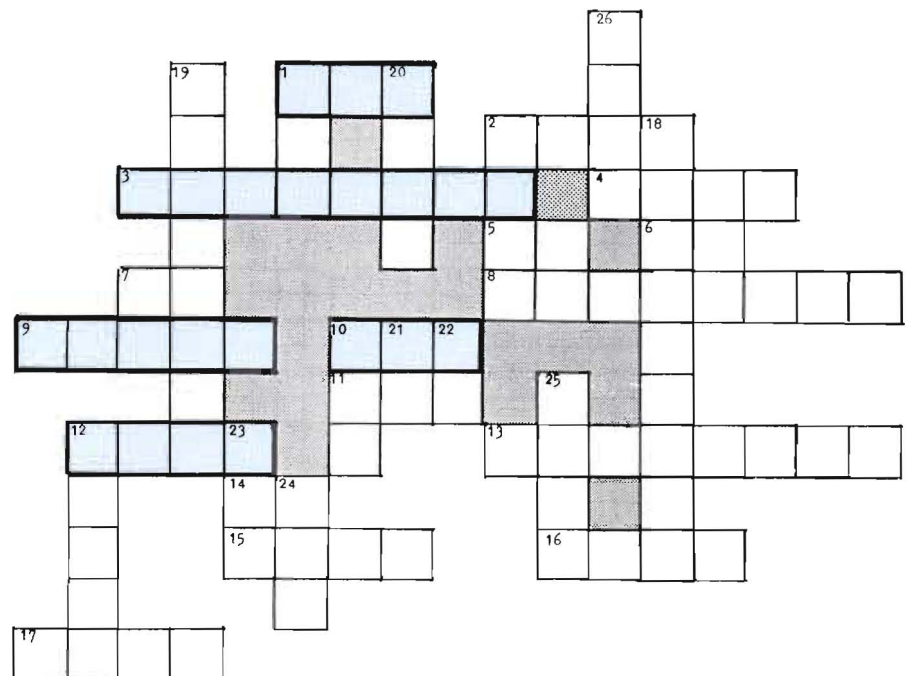
Välkommen med ditt tävlingsbidrag!

Ett kryss med kvalitet

Här kommer det första kvalitetskrysset – fram med pennorna! Svaren skickas senast den 21 april till Ingrid Rydénus, CK01, FFV Aerotech, 73281 Arboga. De tre första öppnade rätta lösningarna får en kvalitetstårta i pris att avnjuta när det passar vinnarna. Tårtan kan också ersättas med ett presentkort, om så önskas. Lycka till!

Namn

Adress



Vågrätt

1. Årstid
2. Finns både inom företagsledning och division
3. Ska företaget satsa på
4. Finns i börs
5. Blir man vid kraftig rotation
6. Okokt
7. Division inom Aerotech
8. Kvalitetshandboken är en
9. Måste finnas för effektivt arbete
10. På båt
11. Är det ibland i kassan
12. Företagets viktigaste kontakt
13. Verksamhet som bedrivs av kvalitetspersonal
14. Finns i ost
15. Är kund som får varor enligt egna önskemål
16. Ska ribban sättas
17. Dålig

Lodrätt

1. Finns i havet
2. Gör man med Kvalitetshandbok och åra
7. Gustav Thalén
10. Bör vi inte göra
12. Måste vi kunden
18. Görs före kontroll och inköp
19. Finns inom fotboll och Aerotech
20. Måste kvaliteten vara
21. Leder militär
22. Beskrivningar inom Aerotech
23. Finns gott om inom Aerotech
24. Gör forskare
25. Del av Aerotech
26. Kvalitetsnorm

Framtiden har börjat – här är beviset!

FLYGTEKNIK. Det är alltid bra att tänka framåt, särskilt i tekniskt avseende! Den här gången kan vi berätta, att nämnda framsynthet beträffande underhålls-uppbyggnaden för JAS Gripen fört med sig flera betydelsefulla saker:

Dels har avdelning Apparat fått en stor beställning från Försvarets Materielverk angående underhåll av LTN 72, den utrustning för tröghetsnavigering, som återfinns i flygvapnets större transportflygplan.

Dels har SAAB-SCANIA meddelat sitt intresse att låta Apparatavdelningen påbörja utprovningen av JAS Gripen's TN-utrustning LINS redan i vår.

Historien bakom alltsammans är följande: LTN 72, Littons tröghetsnavigering, tillverkas i USA. Underhållet sköts via Littons engelska enhet. Då och då har olämpligheten i att ha en utländsk underhållsleverantör diskuterats hos FMV, bland annat genom påtryckningar från F7, som svarar för underhåll av transportflygplanet Hercules.

– På uppdrag av FMV gjorde vi en un-

derhållsanlys och tog reda på vad det skulle kosta i fråga om resursuppbyggnad med mera, att ta över underhållet av LTN 72 till FFV Aerotech i Linköping, berättar Ingmar Widman vid gyrogruppen inom Apparatavdelningens tekniska enhet.

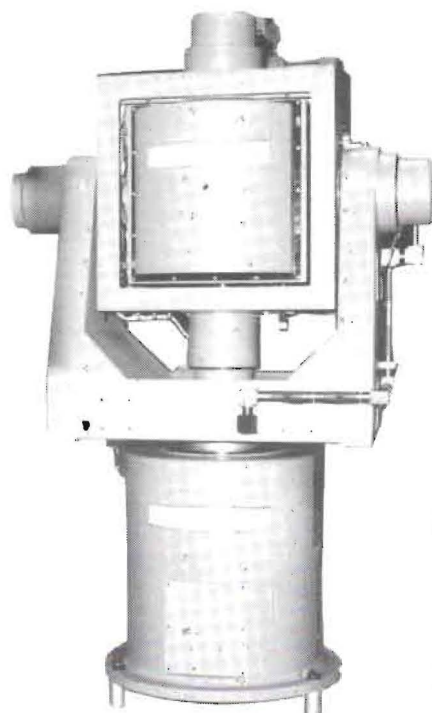
– Det visade sig att det skulle bli en kostsam affär, inte minst för investeringarna på hårdvarusidan. Det var då vi började fundera på möjligheterna att samordna inköpen med underhålls-uppbyggnaden för JAS Gripen, fortsätter han.

Fifty – fifty

Sagt och gjort. Apparat tog kontakt med FFV Aerotech's projektledning för JAS, Sven Edman.

Jodå, visst fanns det intresse från JAS-projektgruppens sida att tidigarelägga inköpen av utrustningen för TN-underhåll till flygplan 39. Köpet gällde dels en autotest, framtagen hos division Avionik, dels ett treaxligt vridbord från USA-företaget Contraves.

– I och med denna samordning fick vi plötsligt ett helt nytt utgångsläge för offerterna angående underhåll av LTN 72. Kostnaderna halverades, eftersom vi nu bara behövde bygga upp mjukvarudelen, förklarar Håkan Seipel, teknisk ansvarig för TN-verksamheten inom Apparatavdelningen.



Så ser det ut – det treaxliga vridbordet, som ska användas för provning av TN-utrustningar, både för flygvapnets större transportflygplan och så småningom JAS Gripen. Det är ingen liten "pryl" det här – vridbordet är faktiskt cirka tre meter högt! Det gäller att se till att division Flygteknik har "högt i tak", när utrustningen kommer under 1988...

Ännu ett produktavtal i hamn

FLYGTEKNIK. Det har tagit sin tid, men nu är det klart: Produktavtalet mellan FFV Aerotech och Försvarets Materielverk angående affärsområdet Plast, Gummi och Kompositser.

– För vår del är det viktigaste med det här avtalet att personalen på Plast- och Gummiverkstaden kan känna sig trygga inför den närmaste femårsperioden, säger Gert Lövgren, försäljningschef inom Tillverkningsavdelningen.

Cirka 15 personer arbetar med plast-, gummi- och kompositverksamheten inom avdelning Tillverkning. Regummering av bland annat flygplansdäck och bärhjul, utgör en stor del av deras omsättning. Mjukvarusidan, det vill säga provning och utveckling inom nämnda affärsområde, är en annan betydelsefull bit av kakan. De senaste åren har Plast- och Gummiverkstaden bedrivit sin verksamhet i mer eller mindre ut-

dömda lokaler, som inte svarat upp mot gällande miljökrav.

– Anledningen är att vi varit tvungna att invänta det här produktavtalet, för att kunna vara säkra på att vi har råd med en flyttning till bättre lokaler, säger Gert Lövgren.

– Väntan har givetvis skapat oro bland personalen. Nu kan de pusta ut och jobba vidare i förvissning om att verksamheten kommer att fortsätta, tillägger han.

Projektering kring flyttningen pågår redan. Om allt går som beräknat ska gummiverkstaden flyttas efter semestern i år, tätt följd av plast- och kompositdelen.

Produktavtalet undertecknades den 9 mars av Hans Lillier, byråchef vid FMVs Inköpsbyrå på Huvudavdelningen för Flygmateriel, och Carl Erik Johansson, chef för division Flygteknik. Förhandlingarna inför avtalet har skötts av Helge Noppa från samma FMV-byrå samt Maths Backeröd, chef för avdelning Tillverkning.

Mer om produktavtalet kommer i FFV-nytt.

– Den utrustning vi snart kommer att få tillgång till gör att vi hamnar så högt, prestandamässigt sett, att vi klarar alla existerande TN-system och all tänkbar gyroverksamhet framöver. Med andra ord bygger vi upp resurser, som är unika för Sverige och kanske hela Europa! tillägger han.

Förutom att Apparatavdelningen fått beställningen från FMV angående underhåll av LTN 72, har den planerade resursuppbyggnaden redan fört med sig fler bra spinoff-effekter: SAAB-SCANIA har ställt sig positiva till att låta FFV Aerotech börja utprovningen av TN-utrustningen LINS (Laser Inertial Navigation System), som ska användas i flygplan 39, JAS Gripen.

– Det är väldigt bra för oss att vi så snabbt som möjligt får tillgång till JAS-systemen, så att vi kommer igång med vår del i JAS-projektet. Ju mer vi får ta tag i, desto fortare kan vi bygga upp den kompetens som krävs av oss i början av 90-talet, säger Håkan Seipel.

Om något år räknar Apparatavdelningen med att vridbord och autotest ska finnas på plats. Då ska också mjukvarudelen vara uppbyggd. Sedan är det bara en tidsfråga innan underhållet av LTN 72 sker hemma i Sverige, närmare bestämt hos FFV Aerotech i Linköping.

Hans jobbar med nya projekt på AS



AVIONIK. Hans Eklund – för många bekant sedan tidigare – har fått jobbet som projektledare för nya affärer inom avdelning Systemteknik, AS, och som kontaktman mot division Export.

– Jag ska jobba med frågor av projekttyp i första hand för autotestsystem och för simulatorer. Finns det dessutom behov och önskemål på andra håll inom AS hjälper jag gärna till, säger Hans som har adress AS02 och telefon 1012 i byggnad 31B.

AS "räknar" för framtiden

AVIONIK. Behovet av utbildning sinar aldrig. Det märks tydligt på Systemteknik.

Förra året engagerade sig många medarbetare i reglerteknikens mysterier. Nu gäller det "matte".

– Tekniken utvecklas ohyggligt snabbt. Ska vi hänga med, måste vi satsa på utbildning, säger Curt Johansson.

– Huvudsyftet med mattekursen är att lyfta deltagarnas kunskapsnivå så att de får möjlighet att vidareutbilda sig inom mikroavångsteknik, digitalteknik och andra avancerade teknikområden, poängterar Curt.

– Goda kunskaper i matematik är helt enkelt en förutsättning för att den som går vidare ska kunna tillgodogöra sig utbildningen på ett meningsfullt sätt.

Brett underlag

Kristina Anderson sköter allt administrativt arbete kring utbildningen. Hon har vana vid det sedan tidigare.

– Det är en väldig bredd på elevunderlaget, alltifrån elevingenjörer till "gam-

la garvade" medarbetare, säger hon.

– Idag har vi 26 elever, men det finns plats för ytterligare ett par om någon är intresserad.

Såväl Robot som Flygelektronik har reserverat platser för sina medarbetare. Och det har även FFV Elektronik AB gjort.

– Under våren koncentrerar vi oss på förberedande matematik, för att i höst fortsätta med kurser på högskolenivå, berättar Kristina.

Högre nivå

Läraren, Lars Risting, kommer från högskolan i Eskilstuna-Västerås. Det är alltså han som ska slussa eleverna genom svårigheter och tentor fram till formella betyg.

Kursen ligger på 3-poängsnivå i algebra och geometri. Men det blir fråga om betydligt högre nivåer i höst.

Vid Systemteknik är målet att få kontinuitet i utbildning och utbud av kurser.

– Jag ser utbildning som en mycket viktig investering både för företaget och för individerna själva, betonar Curt avslutningsvis.

Anne Allard

"Nu drar vi upp ekonomin"

MOTOR. Idag är det full pott på ekonomisidan inom Motor. Inte i kronor och ören räknat, utan i mänskliga tillgångar.

– Vi har täppt till alla vakanser med nya ekonomer ute på avdelningarna och här på staben, säger Göran Linder, som inte heller är så "gammal i gården". Han värvades från Avionik och började som Motors controller i november.

När Göran kom till Motor saknade divisionen fyra ekonomer.

– Jag höll hårt på att avdelningarnas behov skulle täckas i första hand. Kunligt folk ute i organisationen avlastar ju staberna en hel del jobb, påpekar han.

Och så dök de upp en efter en. Nu har Göran dessutom fått förstärkning på staben av Bosse Fjellström, som också kommer från Avionik.

Samma språk

– Min roll är att vara en samordnare i ekonomifrågor. Därför ska jag nu samla

alla våra ekonomer till ett möte, så att vi kan börja tänka och prata samma språk både internt och externt, säger Göran.

– Och samlingen blir förstås någonsans i Närke, för att vi ska hitta den rätta inspirationen, flinar han.

Så talar en lokalpatriot, och man kan fråga sig om det enbart är en slump att två av tre nyanställda controller har sina rötter i Närke?

Göran påstår sig tillhöra den där typen som alltid vill lära sig mer. Därför bytte han jobb.

– Och sen var det bara att börja om från noll igen, konstaterar han.

Rätt instrument

– Det som komplicerar jobbet här är att organisationen inte är "renodlad". Uppföljningen baseras på motortyper, som i sin tur belastas av kostnader vertikalt inom divisionen, förklarar Göran.

Nu ska han med hjälp av en konsult, försöka hitta rätt instrument för styrning av ekonomin. Idag finns EKU och EPOS plus ett samordnande system, FCS. inom Motor.

– Men ett nytt system är i sig inte lös-



– Det viktigaste för Motor under 1987 är att affärsområdet Turboaxell/Turboprop börjar dra runt sin verksamhet och bryter den negativa trend som nu råder, anser Göran Linder till höger, medan hans nya medarbetare, Bosse Fjellström, satsar allt på att dra upp divisionens resultat.

Foto: A Allard.

ningen på våra problem, påpekar Göran bestämt.

– Vi måste också veta vad vi behöver och vilka krav vi vill ställa på ett sådant instrument. Sen ska vi ta reda på om inte kraven kan fyllas med de system vi har, kanske med viss modifiering. Går inte det, då kan det löna sig att satsa på något helt nytt.

Anne Allard

Vi känner oss värdelösa

Det är inte så ofta vi på MA-avdelningen hör av oss i insändarspalterna, men när vi nu läste i förra numret att ni vill ha igång mer debatter i Tech-In, så tänkte vi att det kunde vara dags.

Först och främst ska vi väl tacka för "faktureringsårtalet", som Jan-Olof Hällberg bjöd på i Tech-In nr 4/87. För de som till äventyrs inte vet om det, så tillhör den största "tårtbiten" oss, eftersom den till stor del består av underhåll av RM8-motorn i flygplan 37.

Vi tror inte att någon säger emot oss, när vi påstår att RM8-verksamheten är företagets "mjölkko" nummer ett. Den kan vi vara rädda om. Därför gör vi också vårt bästa för att hålla de tuffa genomloppstiderna, utan att någonsin tumma på kvaliteten.

Desto tråkigare är det att behöva konstatera, att stämningen bland oss som jobbar i Berget, närmare bestämt inom MA74 och MA75, inte är den bästa. Anledningen är att vi anser oss vara underbetalda, inte minst när vi jämför våra löner med arbetskamraterna "ovan jord" på MR, Reparationsverkstaden. De har minst tio kronor mer i timmen än vi, vilket vi inte missunnar dem på något sätt, men det känns lite orättvist att vi

ska ha sämre betalt.

Är vi verkligen så "värdelösa" i företagets ögon? Den frågan ställer vi oss ofta. MA74 och 75 ansvarar för montering och demontering av RM8-motorn. Det betyder, att motorn kommer hit hel och lämnar oss hel. Med andra ord är vi sista instans före provkörning på Motorprovaavdelningen, innan motorn ska levereras. Vi tycker själva, att vi har stort ansvar för flygsäkerheten. Har vi missuppfattat den saken?

I flera års tid har vi fått höra att vi måste ligga lågt och hålla nere kostnaderna, så att inte något "konkurrensspöke" tar över RM8-underhållet. "Passa er, så att ni inte blir utan jobb"... Det är inget vidare att ta med sig de tankarna hem efter arbetsdagens slut.

Men finns det verkligen inga sätt att spara in pengar på andra håll i företaget, så att vi kan få fem-sex kronor mer i timmen? Då och då hör vi exempelvis rykten om hur fina kontorsmöbler byts ut mot nya i moderiktigare färger "däruppe, ovan jord". Vanligtvis har vi inte tid att gräma oss över det. Vårt produktavtal med bonus och vite tillåter inte några fördjupningar i sådana diskussioner. Och visst vill vi att kompisarna



"ovan jord" ska sitta skönt på sina kontorsstolar och ha en bra arbetsmiljö – i Berget skulle knappast de nya möbelfärgerna passa lika bra. Dessutom skulle vi nog smutsa ner dem ganska fort. Det vi vill ha sagt, är att det pratas ju om att alla ska hjälpa till att hålla nere kostnaderna, så att vi blir mer konkurrenskraftiga. Gäller det bara lönekostnaderna för oss "infödingar" i Berget?

Tycker ni att vi gnäller i onödan? Finns det fler arbetskamrater, som upplever samma värdelöshetskänsla som vi? Passa på att skriva vad ni tycker, nu när tidningen efterlyst "tyckare" och debattsugna.

Till våra chefer ställer vi följande fråga: På vilket sätt är MR-kollegererna mer värda än vi? Är det ansvarsmässigt?

RM8-montörerna

Somligas röster hörs visst bättre

Vi som av olika anledningar har tillstånd att parkera utanför T-huset (by 21) finner ofta våra parkeringsplatser upptagna på morgonen. Det hör till saken att platserna är numrerade! Skyddskommittén har i flera må-

nader lovat oss nya markeringar. Men det har ännu inte kommit upp några skyltar.

Men si, när en sektion inom division Flygteknik flyttade till bottenvåningen i vårt hus och dom påpekade att dom stördes av den i deras tycke "onödiga trafiken" i "deras" korridor, så kom skylten "Nödutgång" upp fortfarande än kvickt på en ytterdörr som använts av alla i huset sen det byggdes!

Ibland går det undan! Beror det på vilken befattning den eller de har som säger till?

Ingrid och Sture

Trafikkommittén svarar:

Ställ bilarna rätt i väntan på våren

Kriteriet för att få köra in med bil på området är behovet i tjänsten.

Det är precis som Ni påpekar att platserna är markerade 1-5. Det är fem personer som av olika anledningar har tillstånd att parkera vid by 21.

Anläggningservice har fått klagomål på att bilarna ställs så illa att det endast får plats fyra bilar på fem platser, men vi kan inte placera ut folk för att kolla vem som gör fel. Om



det är nödvändigt med ytterligare skyltning för varje P-ruta, kanske vi kan få vänta till våren innan vi börjar gräva för stolpar?

Beträffande "trafiken" i korridoren var den dörr som nu är skyltad "nödutgång" redan vid nybyggnationen avsedd för detta ändamål, eftersom det inte finns någon värmeridå i entréslussen.

Anläggningservice har bytt heltäckningsmattor mot plastmattor och gjort en del bättrings- och ommålningsarbeten i ca 65 arbetsrum under cirka tre månader. När hantverkarna ändå var där gick det fort att även montera skylten med "nödutgång". Chefen för avdelning Anläggningservice, Billy du Rietz, anser att det är bra gjort att "fixa" så många rum på så kort tid utan att det märkts så mycket.

Trafikkommittén



Hjärtligt tack till alla chefer, förmän och arbetskamrater för den uppvaktning jag fick i samband med min pensionering.

Arne Eriksson, MR53

Varmt tack för uppvaktningen i samband med min 50-årsdag.

**Lennart Stjernström,
FFV Materialteknik i Arboga**

Ett hjärtligt tack till chefer, arbetskamrater samt FCTF för blommor och presenter, som jag fick på min högtidsdag.

Ingemar Hallbäck, SH10

AF i DUUM-fällan ...

Nu när Kung Bore släppt sitt järngrepp om oss och de flesta har hunnit skrapa bort frost och is från ögonlocken, kanske ni har sett de gula affischerna som är uppsatta lite här och där vid FFV i Arboga?

En del har kanske till och med sett att på vissa ställen ligger det anmälningsblanketter. Även dessa är gula och har rubriken: "DUUM -87 - självklart ställer vi upp". Vad är då DUUM -87, frågar sig vän av ordning.

Jo, det är ju det årligen återkommande vårblotet, där kaxiga AF:are (från Avionikavdelningen Flygelektronik), tror att de kan slå löparess från AS (avdelning Systemteknik) - och det på över 15 kilometers landsvägslöpning! Hur DUUM får man vara egentligen?

Nu har ju AF aldrig lyckats med att slå AS. Men arrangemanget har inte fått sitt namn av en slump, så AF har för avsikt att prova sina spinkiga ben ännu en gång. Och det den 25 april i år.

Nu är DUUM -87 lite mer sofistikerat än att avdelning AS erbjuder möjligheten att tvåla dit avdelning AF. Loppet går nämligen ut på att man utmanar varandra. Man springer bara mot den man har utmanat eller blir utmanad av, så hälften av alla deltagare blir vinnare och hälften förlorare.

Meningen är alltså att man utmanar någon som är av ungefär samma löparklass som en själv. Man ska alltså inte göra som AF:s chef Jan Hansson gjorde ifjol. Han sökte nämligen med ljus och lykta för att hitta någon som var mycket sämre än han själv.

Hur han lyckades hitta sin medtävlare vägrar redaktören att publicera, men avslöjas bör att den AS:are, som antog utmaningen, inte var sig själv just då och att det skedde sent på kvällen i samband med en fest...

Resultatet av detta blev för AS:arens del att han som straff för "omdömeslöst DUUM-uppförande" har fått så kallad internförvisning på obestämd tid till division Motor. Där hoppas vi, att han får

lära sig att start med zon 3 och tänd EBK redan inne i hangaren håller inte loppet ut. Speciellt inte om bränslet är bränt redan före loppet.

Inför årets DUUM -87 har de AS:are, som själva deklarerat öppet att de inte är intresserade av löpning, fått smyga bakvägar hela vintern, för att undgå "Janne Blyfots" säregna utmanarlust. Men AS har givetvis gillrat en fälla. (Att lura en AF:are är för övrigt inte det svåraste man kan ta sig för här i världen...)



Vem har han utmanat i år? Svaret får du om du följer insändarens uppmaning härintill!

Så i år har alltså "Janne Blyfot" utmanat sin överman, trots att han inte förstår det själv.

Ni som vill veta vem det är, kan komma till Herrfallet utanför Arboga den 25 april strax före klockan 12.00. Orkar ni vänta ytterligare 20-30 minuter, så får ni också se "Janne Blyfot" komma krypande över mållinjen.

Som ni kanske märkt är tonen inför DUUM -87 rå, men jag kan försäkra er att den är hjärtlig. Ni som inte hör hemma inom avdelningarna AS eller AF ska alltså inte bli förskräckta, utan ställ upp ni också.

Och tänk om division Flygteknik i Linköping hade haft några löpare - då hade ju även de kunnat ställa upp i årets DUUM-lopp.

"Löparess från AS"



Insändaren

Svar från Ivar

I Tech-In nr 3/87 undrade **Bernt Eriksson**, AK04, vem som räknat galet på sidan 2 i temanumret om rationalisering (Tech-In nr 2/87). Ivar Henriksson, konsult hos FFV Aerotech, uppgav där i en artikel att 30 minuters bättre utnyttjad tid bland annat ger en resultatförbättring på cirka 16 miljoner kronor.

Likasa undrade Bernt över exemplet på tjänstemannen, som tjänar in 250 kronor i timmen åt företaget.

Här följer Ivar Henrikssons svar på insändaren:

Om man i ett personalintensivt företag ökar personaleffektiviteten, utan att ändra antalet anställda, arbetar i samma lokaler med samma maskiner och kapitalkostnader etc, och där direkt material ingår i obetydlig omfattning, blir resultatförbättringen nära faktureringsökningen.

Helt lika blir de säkert inte, men jag anser att kalkylen duger för en överlagsberäkning. Viktiga förutsättningar är naturligtvis att marknaden tål volymökningen och att kontraktsformen tillåter att resultatförbättringen kan tillgodogöras av företaget. I kostnaden per minut för den tjänsteman jag använde i mitt räkneexempel, ingår inte enbart lönekostnader, utan alla företagets kostnader, som läggs in i timpriset.

Enligt uppgifter ligger det genomsnittliga timpriset hos FFV Aerotech betydligt högre än det jag använde i min beräkning. Detta talar för att min överlagsberäkning är försiktigt gjord. Nu ska man väl inte ta alltför allvarligt på exaktheten i siffrorna. Det viktiga är att vi är överens om att ökad personaleffektivitet i ett personalintensivt företag betyder vinst, även om summan varierar.

Med vänliga hälsningar!
Ivar Henriksson

Red:s kommentar: Det var ju det jag sa: "Tid är pengar, även om summan kan variera". Måntro om man skulle försöka bli ekonom eller något liknande? Medge att jag har anlag!



Nya styrelsen

Den nya styrelsen för FFV Aerotechs Verkstadsklubb i Linköping har efter årsmötet följande utseende:

Rolf Enquist, ordförande
Lars Granath, vice ordförande
Lars-Åke Franzén, sekreterare
Tage Hillberg, vice sekreterare
Arne Törnroth, huvudskyddsombud
Lars Johansson, studieorganisatör
Roger Malmström, ledamot (nyval)
Olav Bergström, suppleant
Gunilla Pettersson, suppleant
Ingmar Hansson, suppleant



I Tech-In nr 3/87 framförde Göran Stensjö sitt tack till alla han haft förmånen att arbeta tillsammans med under sin tid hos FMV/FFV. Så långt är allt väl, men sedan uppgavs också Görans "nya adress" till Ericsson Radio System AB i Mölndal, vilket i själva verket är hans gamla adress, som alltså *inte* gäller längre! De som vill nå Göran numera ska istället vända sig till Institutet för Verkstadsteknisk Forskning, IVF, telefon: 031/83 86 00. Redaktionen beklagar missen och hoppas att den felaktiga adressen inte ska ha hunnit ställa till med alltför stort besvär!

Ett fel till smög sig in i förra numrets tackannonser. Det var Erik Wikman, AF27, som fick heta "Wiknar" i sitt tack till arbetskamrater och övriga för pensioneringsuppvaktningen. Trots att han erkänner att "Wiknar" är ganska snyggt det också, så vill han fortsätta heta Wikman. Redaktionen beklagar missödet och spanar oroligt efter tryckfelnesses nästa hyss...

Bilen farligaste platsen i trafiken för många barn.

Så är det faktiskt, trots att det numera finns skyddsutrustning för barn i alla åldrar.

Sven-Åke efter 15 år som SF-ordförande:

"Låt oss dela på ansvaret"

Sven-Åke Överström har efter 15 år som ordförande i FFV Aerotechs Verkstadsklubb i Linköping nu lämnat klubban vidare. Med sammanlagt 23 år i styrelsen kan han se tillbaka på en spännande tid full av utveckling inom det fackliga arbetsområdet.

Hur kom det sig att du började som aktiv inom facket i slutet av 50-talet?

– På den tiden fanns det så många orättvisor på arbetsplatserna och vi hade svårt att få fram våra åsikter. Jag tyckte då såväl som nu att så många som möjligt ska komma till tals med sina synpunkter än att bara ett fåtal bestämmer allt. Risken är annars lätt att felaktiga beslut tas och det kan kosta både pengar och otrivsel på arbetsplatsen.

– Jag kommer ihåg att jag fick gå på en 14-dagars kurs på Brunnsvik, som fackföreningen helt och hållet bekostade. Jag var då maskinreparatör i maskinverkstaden.

Sven-Åke har inte på något sätt gett upp sitt fackliga engagemang. Han har kvar sina uppdrag som ordförande i SF avd 2112 i Linköping, som personalrepresentant i FFV koncernstyrelse, som ledamot i FFV-kommittén, har kvar flera centrala uppdrag för Statsanställdas förbund samt i AIK (Aerotechs Informationskommitté).

– Jag hoppas nu att på ett bättre sätt kunna inrikta mig på de uppdrag som jag har kvar, förklarar Sven-Åke.

Vad tänker du närmast på när du ser tillbaka på dina 23 år som aktiv SF-are?

– Bolagiseringen kommer osökt först. Den har jag som ordförande aktivt kämpat emot sen början av 70-talet. Och i dag kan vi faktiskt se att hotet lättat och som jag ser det finns det ingenting inom den närmaste framtiden som tyder på ett ombildande av FFV affärsverksdel. Därutöver kommer de krafti-



Vid FFV Aerotechs Verkstadsklubbs årsmöte i Linköping tog en ny generation över ordförandeklubban. Sven-Åke Överström (till höger) lämnar efter 15 års ordförandeskap över klubban till den nyvalde Rolf Enquist.

Foto: Arne Törnroth

ga personalanpassningar under 1984–1985 som jag som facklig företrädare behövde uppleva. Blotta tanken på att någon eller några medlemmar kanske skulle vara tvungna att friställas med eventuellt därtill hörande sociala tragedier... Det var hemskt!

– De kanske ojämförligt största och viktigaste positiva händelser jag fått förmånen att få vara med om har varit dels när utjämningen mellan arbetarnas och tjänstemännens anställningsförmåner kom till stånd 1972 dels när medbestämmandereformen 1977 genomfördes.

– Det känns nu skönt att veta att både vår sysselsättning och beläggning är god inom FFV Aerotech i Linköping och att utvecklingen inom de flesta områden inom FFV är positiv, avslutar Sven-Åke Överström.

Ann Wilson

Tech-In

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

Ansvarig utgivare: Per-Åke Dahiström, CO
Redaktör: Britt Blom, CO

Divisionsombud: Motor och Avionik:
Anne Allard, AA23
Service: Ann Wilson, SD52
Flygteknik: Benny Aretun, SD54
GS: Hans Brännström, GP30
Export: Britt Blom, CO

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