

Nu ska påskeldarna brinna!



GLAD PÅSK

"Man tager vad man haver", sa den berömda Kajsas. Det säger redaktören också, särskilt när det gäller att hitta en påskbrasa som brinner redan före helgen. För att lugna mina vänner hos FFVs brandförsvär, ska jag genast tala om att detta inte alls är någon uppmaning till er alla att "elda på" så här kraftigt! Nej, det handlar om en spännande brandövning, som några medarbetare från division GS i Östersund deltagit i. Det är faktiskt flygplan 35 Draken som brinner på bilden, trots att flygplanet inte syns i den våldsamma eld- och rökutvecklingen. Om det rafflande brandsläckningsäventyret berättar Hans-Eric Nilsson på sidan 5. Redaktionen ber att få önska er alla en riktigt Glad Påsk – om någon vill ha tips på påskaktiviteter, så kan ni läsa vad några av våra arbetskamrater i Linköping tänker göra på sidan 4. Ha en skön påskledighet!

Härligt att debatten vaknar!

Insändaren från RM8-montörerna i Tech-In 5/87 har fått mig att reagera personligen, därför att jag har på känn att problemen ingalunda är specifika för dem som skrivit den.

Min kommentar gäller således samtliga anställda inom vårt företag, även om jag använder RM8-gängets skrivelse som utgångspunkt.

Redan rubriken väckte min förvåning: "Vi känner oss värdelösa". Hur kan det vara möjligt att några går omkring med den känslan, samtidigt som andra stolt deklamerar "We keep you flying" och identifierar sig med "we" i denna slogan?

Jag tänker inte gå in och diskutera lönefrågan, utan hänvisar den delen till Motors divisionschef Lars Lindberg.

Nej, det är den här värdelöshetskänslan jag vill komma åt – eller rättare sagt: orsakerna till den.

Först och främst vill jag konstatera, att det ni säger är ett kraftigt underbetyg till oss chefer. Jag säger "oss", för i det här läget måste vi ta åt oss skulden allihop.

Viktigt samspel

Hela den nya organisationen av vårt företag bygger på ett förtroende och samspel mellan oss ledare/medarbetare, oavsett var vi befinner oss i linjen. Av den anledningen brukar jag inte "lägga mig i" frågor som mina medarbetare är fullt kapabla att klara av på egen hand. Det fattas många beslut i det här företaget, som jag inte behöver vara delaktig i.

Huvudsaken är att vi är överens om riktlinjerna i stort – resten får var och en ta ansvar för.

Att prata med chefen

Det har skrivits åtskilliga spaltmeter om chefskapet hos FFV Aerotech, hur vi satsar på chefsutbildning etc. En viktig del i denna utbildning är genomförandet av planeringssamtal, det vill säga varje anställds rätt att tala enskilt med chefen och framföra positiv eller negativ kritik mellan fyra ögon.

Det här är en utomordentligt viktig bit av chefskapet, som vi kanske försummat, nämligen att klara av att ta emot kritik och erkänna för sig själv och medarbetarna att man misslyckats.

Ärlig debatt

Inom kort ska jag än en gång träffa de flesta cheferna inom företaget. Låt oss då ärligt ta upp och resonera om hur det fungerar ute i organisationen beträffande öppenheten mellan chef och medarbetare!

Jag är övertygad om att alla håller med mig om att vi inte har råd att ha medarbetare som känner sig värdelösa. Vi kan inte heller undvara dem, eftersom deras arbetsinsatser är viktiga för hela FFV Aerotechs framtid.

Låt därför RM8-montörernas insändare bli början till en ärlig debatt, inte bara i Tech-In, utan framförallt i ledningsmöten och planeringssamtal.

Tommy Nilsson
FFV Aerotech

Overheadbilder, men inget mer...

Med anledning av Tech-In 4/87, där vi berättade om "pärmen som fler borde ha" – en sammanställning över de flygplan och helikoptrar vi jobbar med – har Bengt Nilsson, CI, följande meddelande: Det finns en samling overheadbilder, som beskriver vilka olika objekt vi arbetar med inom alla tre försvarsgrenarna. Bilderna brukar användas vid externa presentationer.

Materialet visar underhållsvolymen på motorer och berör alltså framförallt Motordivisionen. Några andra data finns inte centralt, men Evert Klassons pärm kanske inspirerar "dem som har hand om 'et'", vem vet?

Snabbaste sättet Arboga – Arlanda

Ostermans Aero AB erbjuder alla FFV-anställda ett specialpris för flygning med helikopter mellan Arboga och Arlanda. För endast 750 kronor per person och enkel resa tar de oss till eller från Arlanda på 35 minuter.

Förutsättningen är att vi är minst två personer vid varje bokningstillfälle, samt att vi bokar resan minst en timme innan vi vill påbörja resan. Bokning kan göras direkt hos Ostermans på telefon 08/760 27 20 eller hos FFVs resetjänst i Arboga på telefon 0589/820 64.

STOP håller ordning på TO

Det här är något för abonnenter på tekniska order, TO.

Med det nya registreringssystemet STOP kan du i framtiden beställa exakt de TO du behöver. Varken fler eller färre.

– I Arboga räknar vi med att STOP ska komma igång under juni, säger Berit Pell som sköter TO-hanteringen på Biblioteket.

– STOP är knutet till VAX-datorn och öppnar nya möjligheter för arbetet med våra cirka 13 000 TO, berättar Berit.

– Idag finns det 80 abonnemang på samlingspärmar i Arboga plus 30-

talet prenumeranter, som får TO på cirkulation.

Under april och maj kommer Berit att skicka uppmaningar till samtliga, att de ska inventera sitt behov och skicka in beställning på vilka TO de är intresserade av att få i framtiden. Det gäller alla TO utfärdade av FMV.

– Den nya databasen ger mig också helt nya möjligheter att ge service bland annat när det gäller sökning. Istället för att sköta allt manuellt kan jag till exempel gå in med sökord för att få fram den TO jag vill ha. Den interna hanteringen blir alltså både billigare och enklare med STOP, säger Berit.

Berit har fått hjälp i förberedelsearbetet av sina kolleger i Linköping,



– Alla dessa pärmar innehåller TO. Idag sköter jag cirkulationslistor och distribution för hand, men den hanteringen ska STOP nu sköta åt mig, säger Berit Pell. Foto: A Allard

där systemet också kommer att införas i sinom tid.

Anne Allard

Lars Lindberg svarar på förra numrets insändare:

"Låt oss träffas och resonera!"

Det är svårt att föra en dialog i skriftlig form. Jag vill därför redan nu säga att RM8-montörerna (och alla andra anställda på division Motor) får gärna komplettera möjligheten att skriva insändare med att ordna så att vi kan träffas över en kaffekopp och utbyta synpunkter och tankar. Jag ska kontakta er eller er arbetsledare, så att vi kan bestämma tid för en sådan träff.

Nu till insändaren i Tech-In 5/87. Jag ska göra mitt bästa för att svara på er råga och bemöta era övriga synpunkter.

Ni är inte mindre värda än era arbetskamrater på MR. Alla på division Motor deltar ju i arbetet med att ge våra



Insändaren

Om telefonväxeln vid FFV Arboga

Ibland händer det att jag blir uppropad i högtalaranläggningen, därför att jag har ett rikssamtal som väntar. Om jag inte uppfattar det på en gång utan ringer upp växeln något senare, kan det hända att växeltelefonisten har släppt samtalet.

Varför kan ni inte istället anteckna vem som har ringt, eller åtminstone ta telefonnumret till den som har sökt? Det kan ju vara väldigt viktigt för mig, eller någon annan som söks, att få denna upplysning och själv ta kontakt.

"En som undrar"

kunder en bra produkt till ett konkurrenskraftigt pris.

Alla divisionens medarbetare har också på ett eller annat sätt ansvar för att motorerna som lämnar oss har god kvalitet och kan ge hög flygsäkerhet hos kunden.

Då kommer vi osökt in på frågan varför inte alla tycker sig få det påståendet bekräftat i lönekuvertet. Ni har alldeles rätt i att vi måste ta itu med lönefrågan inom division Motor. Arbetet pågår redan för att utjämna orättvisorna. Jag vill inte gå in på de enskilda bitarna i den här stora, problematiska frågan, utan föreslår att vi resonerar om det när vi ses inom kort. En sak kan jag dock säga redan nu: Idag syftar ackorden på MR till korta operationstider. Jag skulle istället vilja se att vi inriktar oss mot korta genomloppstider, eftersom det är det våra kunder är intresserade av och betalar oss för.

"RM8-verksamheten är företagets mjölkko", skriver ni. Det är däremot inte riktigt rätt. RM8-verksamheten svarar visserligen för hälften av division Motors sysselsättning och därmed 15 procent av FFV Aerotechs fakturering, men någon "mjölkko" är det inte.

De krav på priser och tillgänglighet, som ställs på oss i vårt tuffa produktavtal med FMV, klarar RM8-avdelningen bra och med god produktkvalitet. Ni gör ett jättebra jobb, det är inte tu tal om den saken. Lönsamheten kan dock bli bättre, som ni också säkert vet.

"Passa er, så att ni inte blir utan jobb... Det är inget vidare att ta med sig de tankarna hem efter arbetsdagens slut", skriver ni.

Nej, det ska gudarna veta! Visserligen är det så att vi inte får blunda för att vi har konkurrens om RM8-underhållet. Om någon annan gör ett bättre jobb än vi eller om kunden kan få samma jobb billigare hos någon annan – ja, då försvinner också jobben här. Så fungerar det.

Men det är ju just därför vi ska fortsätta att bevisa att vi är bäst. Jag kan inte sitta på mitt kontor och bevisa det ensam. Det kan inte era närmaste chefer heller. Det är bara tillsammans med er, som vi står rycket och tar hem även nästa produktavtal!

Någonstans ligger en hund begraven, eftersom ni inte känner den kamplusten. Vi ska ta reda på den och gräva upp den – en gång för alla. Bra att ni framför era synpunkter och står för vad ni tycker och tänker. Sådana medarbetare kommer vi alltid att ha nytta av. Jag ser fram emot att få träffa er för vidare samtal!

Lars Lindberg



Insändaren

Jag håller med!

Kära RM8-montörer och demontörer!

Jag skulle vilja skriva en rad angående er insändare i Tech In 5/87. Själv är jag en sådan som sitter "ovan jord" i nya, modefärgade kontorsmöbler, vilket jag inte klagat över.

Men tillbaka till er där nere. Jag håller fullständigt med er! Ni gör en av de viktigaste uppgifterna på FFV och ändå är ni underbetalda.

Jag anser, att man inte bör dra ner på arbetarnas löner när man ska spara. Man ska ta tillvara den arbetskraft som finns och se till att de trivs. Jag tror de flesta håller med om att ni är värda fem-sex kronor mer i timmen. Det går inte att blunda för fakta hur länge som helst.

Vad är det för rättvisa här egentligen? Våra montörer och demontörer nere i berget bör verkligen värderas och aktas mer. Tänk till!

Kontorsråtta



Insändaren

Varför så arg?

Appropå insändare i Tech In, så ser vinjettbildens "gubbe" så arg ut, så man tror att alla insändare är eller ska vara arga. Kan ni inte "mjuka upp" gubben lite, så man får känslan av att man kan skriva snälla saker om varandra och företaget FFV Aero-tech?

Katarina

Redaktören svarar:

Jodå, Katarina, den "arga gubben" ska försvinna. Vi håller faktiskt på att ta fram nya, fräscha vinjetter till Tech In, så du kommer snart att märka skillnaden. Tills dess får vi hjälpas åt att "mjuka upp" alla sura "gubbar och gummor", så att de också känner för att "skriva något snällt" ibland...

Gertrud har tagit med sig påsktraditioner hemifrån

SERVICE. Gertrud Jonsson, ST14, är lokalvårdare i Linköping. När hon fick frågan om hur hon och hennes familj tänkte fira påsken i år kom hon osökt in på de traditioner som hon upplevt som barn i Tyskland. Där är barnen vana vid påskharen, gömda lådor att fyllas med ägg under natten mellan påskafoton och påskdagen samt mängder av olika sorters godis.

– Jag kommer från Sydtyskland och där har vi andra traditioner vad gäller påskfirandet än de i Sverige. Man äter ägg i båda länderna men vår påsksymbol i Tyskland är haren. Den förekommer i alla möjliga storlekar och är absolut oersättlig under påsken. Den är gjord av choklad – massiv eller ihålig – och den kan vara upp till en halv meter hög!

– När jag var liten samlades mina fyra syskon och jag på påskaften för att göra iordning lådor med färgad träull. Det blev små reden, för vi visste att äggen skulle värpas där under natten. I lådorna lade vi sen en vackert målad lapp med vårt namn, för det var mycket viktigt att varje barn fick sin låda. På kvällen ställde vi ut dem vid ladugårdsknuten. När vi sedan somnat smög våra föräldrar ut och gömde lådorna någonstans i trädgården. Och följande morgon sprang vi barn ut och letade efter lådorna. Det kunde ta timmar och var jättespännande! Vilken lycka när vi väl hittat dem! Varje låda var fylld med underbart målade hönsägg (ibland tio per barn!), olika sorters godis och sist men inte minst PÅSKHAREN i renaste choklad.

– Det har betytt och betyder fortfarande mycket för barnen i Tyskland med denna tradition. Den är minst lika viktig som jultomten. Jag tog med mig seden



Gertrud Jonsson, lokalvårdare i Linköping, kom för 32 år sedan till Sverige från Sydtyskland. Hon har fört med sig en del för Tyskland speciella påsktraditioner som hon gärna berättar om.

hit till Sverige och när våra barn var små hade de (och vi föräldrar också!) väldigt roligt med påskharar och de gömda lådorna.

– I år ska vi fira en vanlig svensk påsk. Våra barn, som nu är vuxna, kommer hem till oss på påskaften och äter ägg och lite småvarmt.

– Och det som jag personligen hoppas mest på under påsken är fint väder, för då ska jag åka till landet som vi har i Stjärnorp och verkligen jobba med kroppen. Det känns som det är dags för det nu efter den långa vintern. Jag har ju visserligen ett rörigt jobb med städningen men att få vara ute i friska luften och jobba sig trött är verkligen härligt! Och det finns massor att göra nu på tomten...

Ann Wilson

Vad ska du göra nu i påskhelgen?

FLYGTEKNIK. Kristina Gabrielsson, FF35, arbetar vid terminal inom Flygplanavdelningen.

– Det blir nog fyra lugna och avstressade dagar med få överraskningar. Men jag vet att släkten kommer en dag och troligtvis gör vi vårt första besök för året ute vid vår sommarstuga tre mil utanför Linköping. Hur mycket utomhusaktiviteter vi kan ägna oss åt beror ju helt på vädret...



Vad ska du göra nu i påskhelgen?



FLYGTEKNIK. Rolf Johansson, FT48, jobbar i slipverkstan på Tillverkningsavdelningen i Linköping.

– Jag tänker tillbringa påskhelgen tillsammans med mina barn, som är 12 och 14 år. Vi ska förstås måla äggen innan de kokas och vi kommer säkert att laga maten gemensamt. Det gillar vi. Vårt intresse att lufsa i skog och mark kommer nog också att prägla helgen. Självt tycker jag om att läsa men ungarna kan nog bli sittande framför teven, om vädret blir dåligt. Och någon dag kommer säkert de närmaste släktingarna och hälsar på.



FLYGTEKNIK. Peter Edman, FT67, hittar man till vardags på tekniska sektionen, Plast och gummi.

– Ja, jag ser verkligen fram emot påskhelgen. Då ska jag antligen få börja göra båten iordning för våren! Vi har en 6-meters Gullringen, som vi brukar ligga ute med vid kusten. Vi har just kommit hem från en veckas semester i fjällen så något längre påsklov blir det inte för mig. Men annars firar vi säkert påsken "som vanligt", vilket innebär att det inte händer så värst mycket.



Glad Påsk!

Draken i eld och lågor för GB40

GS. Att känna till materielen tekniskt är en viss skillnad mot att kunna använda materielen taktiskt och praktiskt. Det fick delar av GB40 erfara hos Flygvapnets brandskola i Halmstad, BBS/F14. Med Lars Eje Gustafsson i spetsen åkte Börje Estmo, Rolf Wiklund och undertecknad till Halmstad i spänd förväntan på vad som skulle hända oss. Avsikten med Halmstadsresan var att vi skulle lära oss hur man släcker brinnande stridsflygplan som kraschat, samt räddailoten ur förödelsen.

Vi började onsdagen den 18/3 med teori om varför det brinner och vilken materiel som finns till förfogande, samt organisation runt en flygbas. På torsdag förmiddag gick vi igenom Räddningsterrängbil 4112, som används vid brandbekämpning inom flygvapnet.

Vi fick börja försiktigt med framkörning och slangdragning mot flygplan som inte brann. Den som tror att man släcker flygplansbrand med att sitta inne i fordonet och släcka med kanonen har fullständigt fel. Det är med slangar och strålrör man släcker elden.

Kanonen används bara de första sekunderna för att dämpa elden tills slangar och strålrör är på plats. Därefter tar strålförarna över kampen.

Efter ett antal "torrövningar", så visste vi hur det skulle gå till. Efter lunch skulle tändstickorna tas fram. En kurs som gick parallellt med vår, övade brandsläckning på en klargöringsplats, med i huvudsak handbrandsläckare. Där skulle vi komma som en hjälpande hand, när deras resurser var slut.

Vi ansåg redan från början, att de inte skulle klara av branden, för vad hade den illvillige övningsledaren hittat på? Jo, två stycken 35 Draken med cirka 15 meters lucka och däremellan en tankbil och alltihop i full brand! Efter några minuters släckning var parallellkursens släckmedel slut, så vi tillkallades. Som tur var så fanns inga piloter i flygplanen och ingen tankbilschaufför i tankbilen, så det var "bara" att släcka, om man nu kan säga bara, när det brinner överallt och är hett som i... Men med 2000 liter släckmedel, 100 meter slang, fungerande fordon och fyra lättlärdade elever löste vi problemet med positiv kritik från övningsledningen, om än med ett leende på läpparna, för det var i våra ögon en rejäl brasa.

Blöta och svettiga, återställde vi fordonet efter övningen för att åter vara intakta inför kvällens övningar.



Här ser ni det "eldiga gänget" från Östersund tillsammans med "piloten" (dockan). Stående från vänster Börje Estmo och Rolf Wiklund och under dem från vänster Hans-Eric Nilsson och Lars-Eje Gustafsson.

Krogen? Nej, glöm det! Brandövningsplatsen igen! På kvällen! Där brann det igen. En kraschad Draken 735 efter landning, ingen ammunition ombord, piloten har tagit sig ur själv, det var förutsättningarna. Bara lite bränsle kvar ombord så det var en ganska enkel uppgift. Till hjälp hade vi en av lärarna som räddningsledare. Efter varje övning bytte vi platser i fordonet eftersom respektive plats i fordonet har sin speciella funktion i släckningsarbetet. Övningarna blev svårare efter hand. När det var dags för sista övningen och Börje "Kanonen" Estmo var förare, förväntade vi oss det värsta och det blev det.

Mörkret hade lagt sig över Halmstad. Stora snöflingor vräkte ner vågrätt och dis och dimma strax ovanför hyttaket. Då får vi se höga eldslågor från övningsplatsen! Via radion får vi larm om haveri. En fulltankad Draken har kraschat vid starten, föraren sitter kvar, ingen ammunition ombord.

Blåljus på och gasen i botten. Då ropar räddningsledaren, vårt stöd i släckningen, via radion att hans bil har lagt av, så vi får fortsätta mot haveriet utan ledare. När vi närmar oss haveriet, får vi se att hela flygplanet brinner. Lågorna är mer än dubbelt så höga än vid tidigare övningar!

Börje håller gaspedalen så nära golvet som han vågar och svänger upp framför nosen på flygplanet. Samtidigt som han

är på plats och sprutar med kanonen på flygplanets framparti, springer vi ut med slangar och strålrör. Jag och Lars Eje tar oss fram med våra strålrör fram till piloten. Vi släcker elden runt förarplatsen och lyfter ur föraren, medan Rolf täcker oss med sitt strålrör. Efter piloturlyftningen tar vi våra rör och fortsätter släckningen. Rolf drar sig bakåt och anfaller elden bakifrån. Det ser inte Börje, utan han öppnar kanonen igen för att dämpa den värsta elden baktill på flygplanet. Inte ser han Rolf, som står mellan bilen och planet. Med ett tryck på 1000 kPa och 1500 liter/min blev effekten fantastisk. Med nerdraget visir blev Rolf både blind och blöt.

Betyget på insatsen blev från övningsledningen godkänt även denna gång. Piloten (dockan) var fortfarande intakt för nya uppdrag.

Fredagens program blev skogs- och gräsbränder i teorin, samt olika typer av andningsskydd. Apropå skäggiga brandmän! Visste ni att första typen av andningsskydd är att stoppa in skägget i munnen och andas genom det?

Kursen var för oss mycket givande. Skulle Ni bli utsatt för brand så kontakta GB40, men ordna först med en Rätgb 4112 och helst bör Ni sitta i en J 35 Draken. Då kan vi göra ett fullgott arbete.

Hans-Erik Nilsson, GB40

– Som man är själv, så blir man bemött!

AVIONIK. Elektronikproduktion tar idag fasta på tre viktiga ingredienser i verksamheten. Affärsidén, affärsmässigheten och samarbetet inom sektionen. Nu har affärsmässigheten fått sig en rejäl knuff framåt tack vare en ordentlig upprustning av arbetslokalerna.

– Men det räcker inte. Varje medarbetare måste vara motiverad, för att affärsmässigheten ska slå rot inom sektionen. Och jag måste se till att det blir så, säger Ove Holm.

Sedan tre år tillbaka ansvarar Ove för verksamheten vid Elektronikproduktion, och det är ingen dans på rosor.

– Men mycket intressantare än jag vågade hoppas, säger han.

– Omorganisationen förändrade en hel del inom FFV Aerotech. Den gav mig frihet under ansvar. Ansvar för "min" sektion med frihet att fatta beslut och skaffa de resurser som krävs.

Uppåt och nedåt

Men gör inte alla krav positionen väldigt utsatt?

– Kanske det. Uppåt bär jag ansvar för resultat, budget och ekonomi, och nedåt bär jag ansvar för personalens arbetssituation. Men det är ingen omöjlig ekvation så länge jag har mina medarbetare bakom mig, svarar Ove.

Han tror benhårt på information som motivationsfaktor. Alla har rätt att få veta vad som är på gång i och omkring sektionen via de väl fungerande informationskanalerna.

– Och kommunikation åt båda håll är en viktig förutsättning för breda beslut, tillägger Ove.

– Att hitta breda lösningar tar lite tid, men den nackdelen uppvägs av medarbetarnas motivation och engagemang.

Gissel

– Tiden, eller snarare bristen på tid, är annars det största gisslet för mig. Att gå runt och prata med alla om allt möjligt är inte bara ett nöje. Det är också ett värdefullt sätt att "ta tempen" på sektionen, och att kolla om mätaren står på plus eller minus, påpekar Ove.

– Nu blir det sällan tid till det, och det frestar på samvetet. Men å andra sidan tror jag att "delegering är betydelsefullt för individen". Då är duktiga arbetsledare som kan överta en del av ansvaret en ovärderlig tillgång.

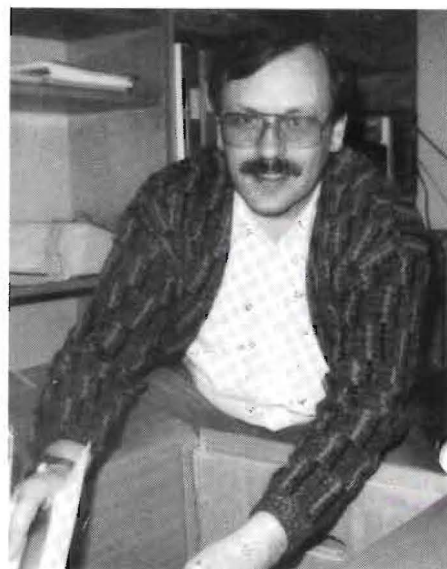
Tror på bilden

Hur mycket är verklighet och hur mycket är önsketänkande i den bild Ove ger?

– Jag törs påstå att jag har mina medarbetare bakom mig idag. Det märks inte minst i jobbiga situationer när belastningen är hård på sektion, svarar han. – Då ställer alla upp obetingat, och det tolkar jag som förståelse för de krav som ställs på oss och för de krav vi kan ställa på varandra.

Fila jämt

På lång sikt är planerna för Elektronikproduktion att höja kompetensen med utbildning och att bredda verksamheten genom att skaffa nya kunder.



Ove Holm och hans medarbetare är alldeles nyinflyttade i nyrenoverade lokaler. Uppackningen pågår fortfarande, men redan i påskveckan är det dags att visa upp det nya ansiktet. – Det är lika viktigt att gå ut med information som att sprida den inom sektionen, så vi kommer att bjuda in våra chefer för att de ska få veta vilka vi är, säger Ove.

Foto: Anne Allard

Affärsidén är alltså klar. Samarbetet finns där. Och när det gäller affärsmässigheten säger Ove:

– Som man är själv, så blir man bemött. Det förhållandet gäller inte bara man och man emellan. Det är lika giltigt för hela sektionen. Som vi fungerar tillsammans, så blir vi bemötta av våra kunder. Därför skadar det inte att hela tiden "fila litet på utseendet", båda på insidan och på ytan.

Anne Allard

Nyttig press med civila jobb

MOTOR. – Jag tror att den civila satsningen kan befria FFV Aerotech från öknamn som "gubbdagis" och andra nedvärderande benämningar från omgivningen, säger Hans Persson.

Han är gruppchef för Aluminisering och Termisk Sprutning inom Reparationsavdelningen.

I höst investerar företaget ytterligare 3 miljoner kronor på denna verksamhet i en ny industrirobot för plasmaskrutning.

För Hans och hans medarbetare har

den civila andelen jobb ökat markant de senaste åren. Framför allt är det jobben åt SAS, med aluminisering och plasmaskrutning av motordetaljer, som växer. Och investeringen i en ny robot är en nödvändig insats enligt Hans.

– SAS-beläggningen fortsätter att öka, så att den låser en av robotarna på heltid, säger han.

– Alltså är vi piskade att skaffa en till för att klara jobben på detaljer för Viggemotorn och övriga motorer samtidigt som den civila andelen växer.

– Själv ser jag mycket positivt på den civila verksamheten. Den sätter en väldigt nyttig press på oss. Vi tvingas rationalisera vårt arbete för att

minska genomloppstiderna och effektivisera jobbet. Och det lär oss en hel del, som vi kan ha nytta av även mot våra militära kunder, understryker Hans.

Samtidigt är den civila verksamheten, enligt Hans, en trygghet för selsättningen. I all synnerhet när beläggningen på den militära sidan minskar.

– Självklart blir vi dessutom sporrade av att företaget satsar pengar och resurser just på vår verksamhet. Det får oss att känna, att vi gör en betydelsefull insats, påpekar Hans.

– Den enda oro vi känner är att det ska bli tal om skiftgång i framtiden. Det är något som vi har varit befriade från så här långt, och som vi gärna lever utan i fortsättningen också.

Anne Allard

Idélyftet satte fart på idéerna...

Under februari arbetade förslagskommittéerna för högttryck. Kampanjen "Idélyftet" rullade på för fullt.

I Arboga ersattes följande förslag:

Lennart Jansson, MR62, fick 400 kr för sitt förslag till turbinhus. Jan Larsson, AF34, fick tre förslag ersatta: 200 kr för förslag till kabelsele, 1000 kr för förslag till termoelement och 400 kr för förslag till fjädrande anslutning till fpl-batteri från universal adapter. Rolan Örnefur, MF85, fick 200 kr för förslag till distanshylsa till fartygsväxel. Lars Karlsson, MF85, fick fyra förslag ersatta: 150 kr för förslag till styrtstift i stället för styrpinne, 100 kr för förslag till bricka, 150 kr för förslag lyftok för apparatväxelhus. Sten Lifh, MF85, fick två förslag ersatta: 500 kr för förslag till avdragarhåll för backrotationsspärr och 200 kr för förslag till mätverktyg. Göran Neu-

man, AF34, fick 400 kr för förslag till reparationsmetod av varvtalsgivare. Bengt Lundberg och Allan Gustavsson, AF27, fick dela på 200 kr för sitt gemensamma förslag till tätning av sändtagare. Tommy Ekstrand och Sören Karlsson, MA83, fick dela på 100 kr för sitt gemensamma förslag till flyttbar hurts med verktyg. Lars-Göran Winther, MA85, fick 900 kr för förslag till verktyg för låsning av temperaturkännare. Hans Ivarsson och Roger Lindqvist, MA85, fick två förslag ersatta: de fick dela på 1000 kr för förslag till verktygslock med bajonettfattning och 600 kr för förslag till skydd vid provning av flödesregulator. Göran Andersson och Stig Haglund, SR26, fick fyra gemensamma förslag ersatta: de fick dela på 400 kr för förslag till värmeåtervinning i by 1, 200 kr för förslaget att inte bygga ut elpanna i By 1, 400 kr för förslaget att inte heller bygga ut elpannan i by

Förslags- verksamheten



10 samt 400 kr för förslag till värmeåtervinning i by 25. Åke Jonsson, MR42, fick 600 kr för förslag till lättare byte av ledskenekrans. Lars-Åke Johansson och Conny Granath, MR78, fick två gemensamma förslag ersatta: 500 kr för förslag till behållare för stål och glaskulor till siktapparat samt 4900 kr för förslag till flera munstycken vid glaskulebombning. Örjan Jansson, MR76, fick 500 kr för förslag till bortmontering av anslutningarna till axialkompressorhus. Roland Karlsson, AF83, fick fyra förslag ersatta: 6500 kr för förslag till rengöring och fyllning av dämpolja i lagersatsen till tryckförhållandegivare, 100 kr för förslag till inköp av förvaringsaskar, 4500 kr för förslag till verktyg för justering av styrning, 400 kr för förslag till verktyg för demontering och montering av kullager i motor. Åke Karlsson, AF34, fick 500 kr för förslag till ändring av fastnitning av tändstiftskontakt på elavfyringsdon. Krister Lindback, AF35, fick 200 kr för förslag till förbättrad materialhantering inom civilt flyg. Mats Eklund, AF76, fick fyra förslag ersatta: 200 kr för förslag till ändring av standardringnyckel för koaxialkontakter, 200 kr för förslag till hjälpverktyg vid montering av gummifötter, 300 kr för förslag till bromsklossar på små containers samt 100 kr för förslag till förpackning av gods enligt EDS-skyddsföreskriften. Roger Eriksson, AF75, fick 600 kr för förslag till tillverkning av linjal för identifiering. Mikael Blomgren, MA83, fick 600 kr för förslag till modifiering av kåpa. Stefan Andersson och Sören Karlsson, MA83, fick dela på 1000 kr för förslag till reparationsmetod av solenoider. Ulf Edwardsson, MR46, fick 500 kr för förslag till ändrat monteringsförfarande av krympslang. Lennart Eriksson, MR 62, fick 1000 kr för förslag till ändrat svets- och arbetsförfarande rörande turbinhus LT. Karl-Erik Andersson och Lennart Engberg, SR26, fick fem förslag ersatta: de fick dela på 300 kr för förslag till ändring av telefonkatalog, 300 kr för förslag till ny tryckluftdämpare, 600 kr för förslag till larm för tryckluft, 400 kr för förslag till tidsstyrning av vakuumanläggning och 600 kr för förslag till ändring av placering av tryckgivare. Roland Frödin, MR62, fick 1200 kr för förslag till förenklat förfarande vid höjning av startapparatkåpa.

Samtliga förslagsställare fick ett presentkort à 99 kronor i enlighet med bestämmelserna för Idélyftet.

Ann Wilson

Kamplystna GS:are i femkamp

GS. Karin föll, slog i magen i isen, tappade andan och raglade i mål. Bengt råkade än värre ut. Han föll så illa att han fick en spricka i axeln som gör ont än. Vad är nu detta? Jo, den första av fem grenar i division GS årligen igenkommande femkamp.

Första grenen var skridsko och det var där det gick lite snett för Karin och Bengt. De följande grenarna var sparkåkning 600 meter, kälkåkning, skidor längd 1000 meter och slutligen slalom, skidor utför, alltså. 16 femmannalag infann sig till start – mer än en tredjedel av divisionens

anställda! Vilken annan division inom Aerotech kan peka på ett så högt deltagarantal i ett fritidsarrangemang? På en kvart var hela femkampen över. Lite snopet, inte minst för arrangörerna, som förberett arrangemanget i månader. Nåja, till bilden hör att samtliga deltagare inbjöds till en supé för tio kronor efteråt. Potatissallad, rostbiff, lättöl, kaffe med kaka för en tia – det är billigt i Norrlands inland.

Redan planeras för nästa års femkamp. Det lär finnas förslag på mycket värre grenar, bland annat hasning medelst ålning på isovalen ett varv... Börja träna redan nu, GS-kämpar!

Hans Brännström



Dessa "käcka flickor" deltog i femkampen, som division GS anordnade för en tid sedan. Klädseln är "reglementmässig" (enligt fotografen), det vill säga en urklippt säck med tjusiga dekaler.

Fru: Märith Hansson, Harriet Mattson, Marie Edin, Agneta Friberg och Britta Karlsson.

TACK



Med anledning av min pensionsavgång vill jag härmed framföra ett varmt och hjärtligt tack till chefer, FCTF 1f 72 och arbetskamrater för den fina uppvaktningen i form av presenter och blommor jag fått mottaga.

Samtidigt vill jag framföra ett varmt tack för de 48 år och 10 månader jag haft förmånen att få se och medverka till 1938 års CVM:s utveckling till 1987 års FFV Aerotech.

Gunnar Andersson, FF19

Ett varmt och hjärtligt tack till FFV Aerotechs chefer, mina arbetskamrater samt SF avd 2112 för uppvaktningen i samband med min pensionsavgång. Samtidigt vill jag tacka arbetskamraterna i "12:an" för fint kamratskap.

Sven Blomqvist, FT48

Blodigt rekord

Aldrig har vi fått så mycket blod hos FFV i Arboga tidigare. Senast Blodbussen kom på besök ställde 278 personer upp. Dessutom fick vi 42 nya blodgivare, som fick sina blodvärden testade. Det får man förresten varje gång man lämnar blod. Det är en liten kontroll av hälsan, men regelbunden, gratis och med besked hem i brevlådan.

Vi är glada för det nya rekordet, för vi och hela landet behöver många fler blodgivare, så att Sverige kan bli självförsörjande och slippa importera blodplasma.

Grattis till det nya rekordet och tack alla ni som ställde upp. Välkommen in i bussen nästa gång vi kommer och ta gärna med arbetskompisen. Det behövs fler nya rekord.

Hälsningar från oss i Blodbussen genom Ingrid Åhlander

Cykla Vättern runt för FFV Aerotech

I årets "Vätternrunda" kommer FFV Aerotech att synas på ett 15-tal tröjor. Det är det preliminära deltagarantalet från Aerotechs sida. Du som anmält ditt deltagande till loppet kan första veckan i juni kontakta Christina Larsson, FL02, på telefon 278 för att hämta en T-shirt med FFV-logotypen på.

FFV-mästerskap i handboll

1987 års FFV-mästerskap i handboll avgjordes den 28 mars i Tokarpshallen i Malmslätt. Arrangör var FFV Linköpings IF, som också svarade för FFV Aerotechs enda lag i den hårda kampen. Från övriga FFV-enheter fanns bara HK Eskilstuna, Telub Växjö och Z från Karlstad på plats. Matcherna spelades 2 gånger 20 minuter och som en enkelserie.

Resultat:

HK-FFV Linköping 20-9 (11-5) Bertil Clerestig, FT34

Z-Telub	13-22 (8-9)
HK-Z	24-9 (12-4)
FFV Linköping-Telub	7-20 (2-12)
HK-Telub	19-11 (8-7)
FFV Linköping-Z	17-8 (6-3)

Tabell:

HK	3	3	0	0	63-29	6
Telub	3	2	0	1	53-39	4
FFV Linköping	3	1	0	2	33-48	2
Z	3	0	0	3	30-63	0

De blev mästare i längdåkning

Den 21 februari åktes det längdskidor i Lockmora utanför Kungsör. Det var FFV Arbogas Idrottsförening som ägnade sig åt sitt traditionella mästerskap i denna ädla sport.

Herrarna åkte i två klasser, varav en avsedd för seniorer, men båda på sträckan tio kilometer. I damklassen kämpade endast två tappra skidåkare om vem som skulle klara av femkilometersbanan först och därmed bli mästarinna.

Resultat herrar:

1. Lars Åke Andersson, 35.42
2. Mats Englund, 36.19
3. Bo Göran Öijvall, 38.02

Resultat herrar, seniorer:

1. Kjell Eriksson, 39.52
2. Tage Persson, 39.59
3. Rune Gustavsson, 40.07

Resultat damer:

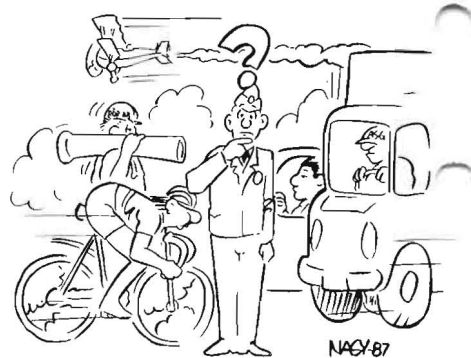
1. Annica Molander, 22.21
2. Carina Morin, 26.25

Utom tävlan deltog också Magnus Sönnerrfors, 21.18.

Plats för kunderna

I Arboga väddar vaktchefen, Sune Lännbrink, om din hjälp.

- Trafiken på verkstadsområdet har ökat markant på senare tid, och våra vägar är inte dimensionerade för detta. - När du har ärende in på området med bil, så parkera alltid på P-plats. Gäller det lastning eller lossning, så kör ut bilen igen när du har klarat av den. Vi ska ta hänsyn inte bara till skydds- och miljöaspekterna, utan också tänka på att lämna utrymme åt våra besökare. Det blir också fler nu när vår civila verksamhet växer. Hjälps vi bara åt så går det!



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
Export: Britt Blom, CO

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