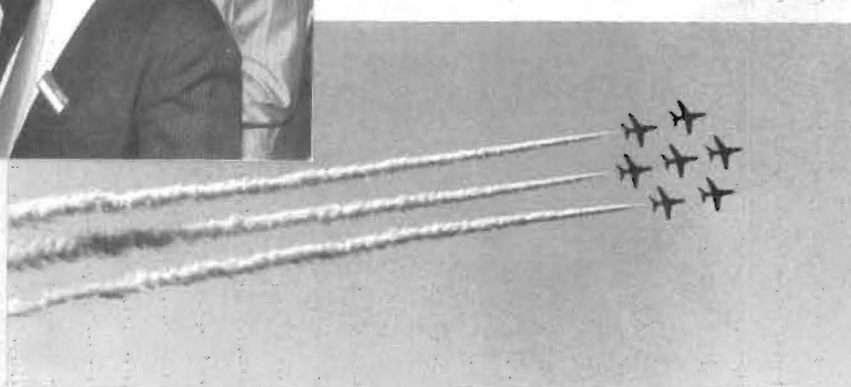


Tech-In

Personaltidning för Aerotech-gruppen

NR 15 OKTOBER 1988

Flygutställning i Farnborough



i början av september var det flygutställning i Farnborough. En bland många Aerotechare som besökte utställningen var Tech-Ins redaktör. Besöket resulterade i detta temanummer om Farnborough. Ett nummer som innehåller artiklar om

Aerotech och MFIs BA-14 Starling, monterbygget, några besökares och redaktörens intryck.

I denna tidning finns även ett reportage om ett märkligt husbygge i Linköping.



Detta var det övergripande mottot för Aerotech-gruppens deltagande i 1988 års flygutställning i Farnborough utanför London. Genom en kraftfull satsning från de flesta av gruppens divisioner och bolag i Sverige, USA och England visade vi att vi är ett av de mer expansiva företagen i vår bransch.

Utställningen genomförde i underbart brittsommarväder under tiden 4-11 september. Besökarna och utställarna njöt av fina flyguppvisningar (bl a var det första gången som ryska MIG-29 visades upp i väst), intressanta montrar och otaliga kontakter mellan all världens flygfolk.

Utställningen hölls nu för 40:e gången, vi själva har varit med sedan 1974. Totalt besökte ca 400000 människor Farnborough och betalade 12 pund i inträde. Cirka 1000 företag ställde ut och 96 flygplan visades på marken eller flög.

Flygplan, ja, alla hade vi hoppats på att vår svenska JAS 39 Gripen skulle ha flugit där. Nu fick vi nöja oss med en modell i skala 1:4 och löftet från IG JAS att Gripen skall i luften under 1988. Ett plan som flög till Farnborough från Sverige och visades på marken var vår egen BA-14 Starling, som väckte stor uppmärksamhet genom sin djärva form och nya material (komposit). Artiklar om den har funnits i flera fack- och dagstidningar. Ett reportage kommer snart i svensk TV.

Aerotech-gruppen återfanns i en svensk samlingsmonter tillsammans med bl a IG JAS, Saab-Scania och Volvo Flygmotor. Där svarade en speciell montergrupp på de många besökarnas frågor, broschyrer delades ut och fortsatta kontakter bokades in. Säljer gör man normalt inte på denna typ av mässa, men kontakter skapas och fördjupas, samarbeten inleds, konkurrenter bevakas. Alla är där. Enkel! kan man säga att det är organiserat kaos.

FFFV hade ett tjugotal värdar som i två lag arbetade i montern. En styrka var att ha våra kunniga värdinnor Monika Bergström och Helén Jonsson att hjälpa besökarna tillrätta och hålla reda på alla andra FFV-are med Rune Nyman och Tommy Johansson i spetsen. Bland allmänheten blev vårt lilla pappersflygplan (spännvidd 10 cm) populärt och visade sig ha goda flygegenskaper i utställningshallens gångar.

Gästerna vill också ha något att äta. I ett särskilt sk chalet (representationspaviljong) serverades 500 bruncher (frukostlunch) på 5 dagar. Jan-Olov Hällberg och värdinnorna Inger Hagelin och Ingrid Curry såg till att gästerna trivdes.

Trivdes gjorde också våra kolleger från QAHL-gruppen. De var ju på hemmaplan. Styrelseordföranden Peter Bottomley uttryckte nyligen en och gruppens stora uppskattning för den stora ar-

tighet och uppmärksamhet som visats av FFV.

Inget negativ? Jo, transporterna. Farnborough ligger cirka 60 kilometer från London. Under lågtrafiktid åker man bil på en timma. Våra chartrade bussar tog en dag 2,5 timmar, dvs totalt ofta 4 timmars restid per dag. Som att bo i Stockholm och pendla till Arboga varje dag. Andra lösningar måste till för kommande Farnborough.

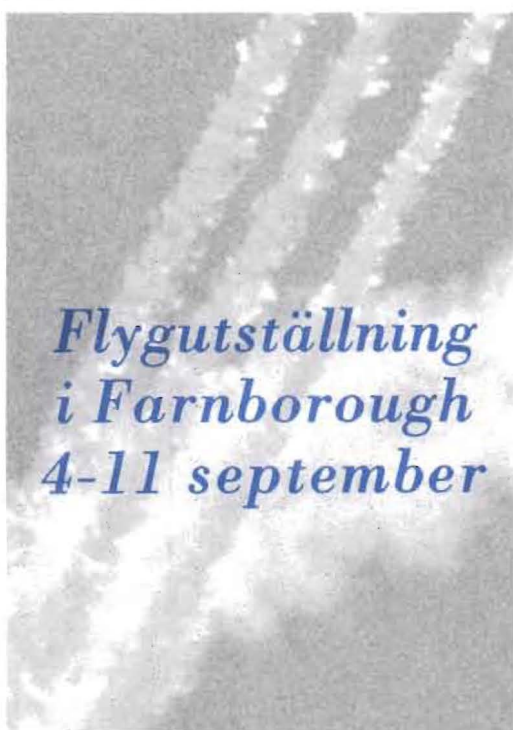
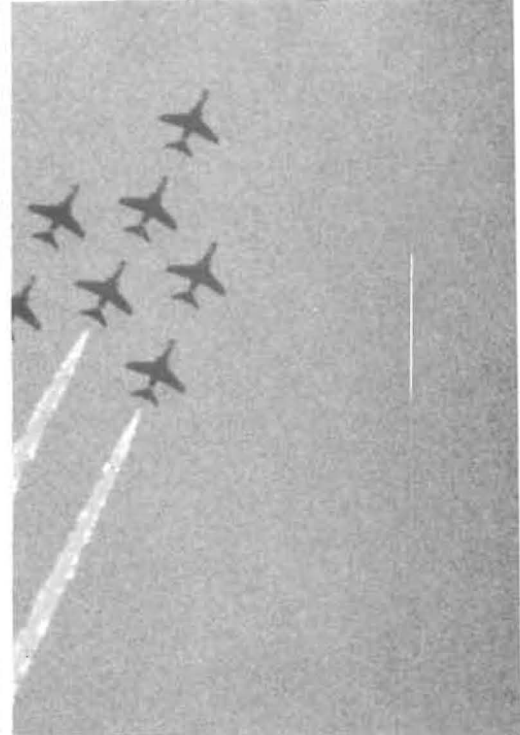
Men, kvällarna då? FFV hade tre mottagningar inne i London för olika kundgrupper med 100-150 personer per gång. Dessutom finns ju London-by-night med restauranger, teatrar osv.

För svenska FMV och de militära stäberna ordnades ett uppskattat tekniskt seminarium där vi tidigt i veckan tipsade våra svenska kunder om vad de borde studera närmare.

Man kan säga att FFV Aerotech-gruppens deltagande i Farnborough var som ett smörgåsbord med aktiviteter och arrangemang. Smörgåsbordet Aerotech-gruppen är också serverat i den nya internationella annonsserie som nu börjar synas i flygfackpressen.

Vi deltar i Farnborough och andra mässor för att markera att vi är en av världens ledande flygindustrier, att vi vill öka vår trovärdighet mot tidigare kontakter och att vi satsar hårt på marknadsföring av våra tjänster och varor. Vi skall vara kända och välkända.

Bengt Nilsson



På Farnborough

är ömma fötter

och bombhot

ren vardagsmat

Giftorm. Polis som spränger mystisk väska. Bombhot. Industri-spionage och brinnande buss

Är det så årets Farnboroughutställning ska sammanfattas?

Kanske inte! Flyg, civilt och militärt, litet och stort, avancerat och enkelt, är kanske de ord som ska användas.

En giftorm fanns bland mässobesökarna. Enligt uppgift kom den som fripassagerare med något emballage och den ville inte låta sig fångas. Har man tagit sig till Farnborough måste man ju se utställningen tycks den ha tänkt. I flyktförsöket slingrade den sig in under den tillfälliga polisstationen. Det vara bara att hämta en



På Farnboroughutställningens första dag råkade den ryske jätten Antonov AN-124 ut för en missöde. När den skulle starta slog en eldslåga ur ena motorn. Någon uppvisning blev det inte de första dagarna. En ny motor flögs in så i slutet av veckan kom AN-124 upp i luften. AN-124 var störst på Farnborough och minst var...

lyftkran, modell större, och flytta på baren.

orough innebär att man kan se London är det ren inbillning.



Anders Unell, på division Avioniks avdelning Systemteknik provsitter här cockpit på Mirage 2000.

En avancerad flyghjälm utsätts för lite väl noggrann undersökning. En natt har någon dröjt sig kvar inom utställningsområdet och under nattens mörka timmar skruvar denne person isär hjälmen för att samla mer information än vad som kan fås via ett hederligt samtal med tillverkaren.

Flera bombhot förekom förvisso och en väska sprängdes av polisen sen den hittats övergiven.

Personalbussen orkade inte med påfresningarna i de timplånga köerna från centrala London till Farnborough, några mil sydväst. På onsdagen gav den upp och motorn brann.

Skulle någon tro att en resa till Farn-

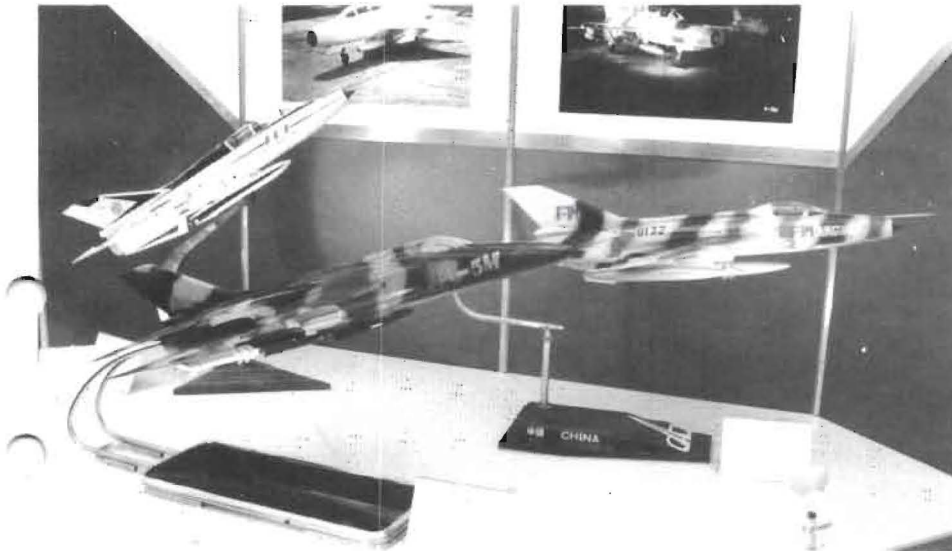


...Aerotechs och MFIs BA-14 Starling. Här samtalas Starlings provflygare Leif Salmberg med Stab Teknik och Kvalitets Bo Söderberg.

Så är det inte! Den vecka jag och många andra tillbringade i London var fylld av arbete, arbete och långa, jobbiga, bussresor.

Någon dag före utställningens början reser jag, Anders och Anders från Arboga. Förseut flyg, svårigheter att komma rätt på tunnelbanan gör att vi

Sanningen går upp för oss snart, Arne, Nicke, Gunnar och Ulla har gjort ett fantastiskt jobb - de har montern färdig på utsatt tid; fredag. På många andra håll byggs det febrilt. Vissa har inte mer än kommit igång. Det är märkligt om utställningslokalerna blir klara i tid. Överallt ligger skräp, kartonger, papper, plast och annat bråte. Truckar kör



Kinas monter på Farnborough tillhörde de större. Här syns några modeller i miniformat.

inte hinner ut till Farnborough denna vår första dag i England.

De bägge Andersarna ska tillsammans med Sven och Göran samla uppgifter om ny teknik och spännande utställningsföremål. Iakttagelserna ska delges folk från FMV och de militära staberna vid ett teknikseminarium. Ett bra sätt att ge kunder information i koncentrat om vad som är värt att titta på.

När vi inte kommer ut till Farnborough denna vår första dag någonsin i England beslutar vi oss för att leta på en ub och få oss varsin lager. Där kan vi resonera om hur vi ska närma oss utställningen.

Vi tror snart att det är med de engelska pubarna som med den svenska synden; alla talar om den, men den finns inte i verkligheten.

Vi hittar pubar, men jag föredrar att inte här nämna de ökända kvarter vid namn där vi äntligen hittar en.

I den något bullriga lokalen står vi en stund, med varsin öl, känner oss lite engelska, och pratar om utställningen. Vad som kan vara intressant och spännande att se.

På lördagen kommer vi äntligen iväg. Sven gör oss sällskap på tåget ut. Det är ingen enkel resa; först tunnelbana, så tåg och till sist taxi.

I Aerotechs monter är det ödsligt, men i alla andra montrar är det febril aktivitet. Var är våra utställningsbyggare?

omkring och lyfter emballage. Endast i Aerotechs monter är det tyst.

Under Svens kompetenta ledning får Andersarna och jag en informativ och faktaspäckad guidning runt i lokalerna och ute bland alla uppställda flygplan. Svens intresse riktas främst mot de två MIG 29:orna. Nu visas de ordentligt för första gången i väst. Det är ingen tvekan om att dessa båda plan blir utställningens mest eftersökta fotoobjekt. Redan nu trängs fotografer utanför avspärningar-



Den ryske jätten Antonov AN-124 är imponerande. Observera personen längst upp på stegen.

na och söker fånga intressanta bildvinklar och smådetaljer i sökaren.

Det är MIG 29:orna som tilldrar sig störst intresse. Alla skall se dem. Intresset för Aerotechs och MFI:s BA-14 Starling är inte mycket mindre. Det är alltid någon som diskuterar Starlings egenskaper med Björn, Rudolf, Leif eller Arne. Det är ett intressant plan som kan bli en kommersiell framgång.

Vi besöker Aerotechs chalet och där väntar Inger otåligt på att hantverkare ska komma och måla och snickra klart. Det är en gåta hur allt ska bli klart till morgonen därpå.

Visst blir det klart!

Är vi mitt i en svenskkoloni? När vi



Flyguppvisningar tillhör det vardagliga vid en flygutställning. Under tre timmar varje eftermiddag var ett 30-tal flygplan och helikoptrar i luften. På bilden syns Royal Air Force Red Arrows.



Så här kan det se ut dagen innan en utställning börjar. Antingen pågår febril aktivitet för att bli klar i tid (bilden ovan) eller också är det lugnt och tyst som vid Aerotechs monter (bilden till höger). Aerotechs monterbyggare, Arne, Nicke, Gunnar och Ulla gjorde ett fantastiskt jobb och fick montern klar i tid och det utan arbete till sent in på natten till söndagen.

går till frukostbordet på söndagmorgonen är svenska lika vanligt som engelska. Ja, japanska går även bra. Nu åker vi ut med personalbussen, även jag får plats trots att jag inte tillhör kategorin monterpersonal. Inger får bänka sig på några väskor för att få plats.

Söndagen är pressdag och 15000 "vanliga" besökare släpps även in. Många är knattar som springer runt och tigger dekaler och broschyrer från varenda utställare. Många släpar på stora högar. Själv släpar jag material från presscentret till montern och ber snällt Nicke att vara vänlig och ta hem allt när han kör hem lastbilen efter utställningen. Och allt mitt



Är det inte roligt längre? Bo Söderberg och Peter Wickberg ser aningen trötta ut, men tillhör man Stab Teknik och Kvalitet så ska man springa runt bland montrar och flygplan för att spana efter nyheter. Eller är Bo och Peter bara trötta på Tech-Ins efterhängsna fotografi?



släpande i övertygelse om att jag kan lära mig något om flygbranschen genom att studera utställarnas pressmaterial.

Anders, Anders, Sven och Göran har fullt upp. Tre dagar har de på sig att sno-ka upp sådant som kan vara intressant för folk från FMV och de militära staberna att titta på. Så de försvinner åt var sitt håll när bussen anländer till utställningen. Ibland kan man skymta dem vid någon monter, pratades med någon utställare och samla uppgifter.

Söndag eftermiddag, liksom övriga eftermiddagar under veckan, är det flyguppvisning.

Sorlet i lokalerna ersätts nu med ett mullet från luften. Att flygplan kan väsnas så!

Måndag till torsdag är "trade days". Förutom personalbussen avgår nu två gästbussar från London. I den ena finns Inger och serverar gästerna kaffe. I den andra sköter Bengt samma uppgifter.

Gästerna förs direkt till Chalet där de serveras brunch. För att få åka tillbaka till London med gästbussen måste de uppsöka montern; där delas returbiljetten ut. Smart! Vill gästerna ha en bekväm resa tillbaka måste de besöka Aerotechs monter, och där kan monterpersonalen få ett kortare eller längre samtal med dem.

Måndag kväll är det mottagning för Svenska försvaret. Ingemar och, just det,

Inger, tar emot gästerna, ser till att de skriver namn i gästboken och bjuder dem på förfriskningar.

På tisdagen står de där igen, fast på ett annat hotell och andra gäster. På onsdagkvällen är Ingemar ersatt av Stig, för nu är det civila och internationella kunder som inbjudits.

I montern är det liv och rörelse för det mesta. Jag tycker mig se samma personal oavsett tid på dagen. Där är Claes, Bo, Rolf, Helen, Monika, Leif, Thomas och Anders - som hinner kombinera pass i montern med att leta efter ny teknik.

Efter några dagars rännande bland montrar, flygplan och chalet är fötterna ömma. Öronen är bedövade och jag förstår inte hur Leif, Rudolf, Björn och Arne orkar stå vid Starling hela dagarna - hundra meter från start- och landningsbana.

Onsdag eftermiddag har jag fått nog. Det är för mycket intryck att smälta. Ett avbrott behövs. På torsdagen far jag och Peter till en annan flygp-lats; Stanstead för att se QAL och träffa Kjell Carlsson.

Fredagens hemresa skall vi inte prata om. Heathrows dator pajar på förmiddagen så allt försenas. Jag har riktig otur. Mitt plan ska lämna London klockan sex på eftermiddagen, men inte förrän en bit efter tio på kvällen kommer jag iväg. Sängen hemma kan jag inte inta förrän närmare sex på morgonen - och då är man fylld av intryck, bilder, episoder och smådetaljer som skall sorteras och bearbetas för att resultera i ett antal artiklar i denna tidning.

Lennart Bladh



Utanför utställningsområdet var det överfyllda parkeringar.

Årslångt arbete krävs för att delta i en flygutställning

Ett deltagande i en utställning som Farnborough är inte något som planeras på en kafferast.

Det är mycket som ska klaffa för att det skall bli en lyckad utställning.

Planeringen och byggandet av montern verkar vid en första anblick tillhöra det enklare. Betydligt jobbigare är att få allt annat att fungera.

Det skall bokas hotellrum - och det är svårt att få klara besked om hur många som ska resa till utställningen. Bussar från London till utställningsområdet ska bokas, gäster ska inbjudas och i såväl montern som chalet ska det finnas personal.

I oktober förra året fick divisioner och bolag en förfrågan om de vill delta i utställningen och vad de i så fall vill visa.

Redan tidigt bestäms att i Sverigemontern ska JAS 39 Gripen stå i centrum, en modell i skala 1:4 skall visas.

Monterbygge

Runt modellen finns Aerotech, SAAB flygdivision och Volvo flygmotor.

Med utgångspunkt i svaren från divisioner och bolag börjar Arne Carlsson, och hans medhjälpare på utställningsverkstaden, att planera för monterbygget.

Förutom JAS ska Aerotech visa en autotestare, en flyghjälm och en FLIR-kapsel. Självklart ska Aerotechs om MFI:s BA-14 Starling visas och kustbevakningens CASA 212, som Aerotech i Linköping installerat utrustning i skall även finnas med.

Hos Arne Carlsson och hans medhjälpare börjar utställningen ta form. Några veckor före sommarsemestern rensas golvet på Munkgatan för att ge plats åt montern.

I början står där bara lite ställningar på heltäckningsmattan. Så kommer det upp bild efter bild och man börjar ana hur montern kommer att se ut.

Arne, Nicke och Gunnar jobbar på, sätter upp bilder och text, drar fram elektricitet och monterar all belysning.

Finslipa

I mitten av augusti är allt klart, precis lagom till den värdaträning som ska genomföras.

Det är nu sista finslipningen sker, utställningen går igenom och alla oklarheter reds ut.



Det är mycket och intensivt arbete som krävs för att delta i en utställning. Bara jobbet med att bygga montern skulle kunna ägnas spalt- och bildmeter. Det får räcka med några få bilder. Längst upp till vänster är Gunnar i färd med att montera ljusramper på montern. En monter som först byggs upp på Munkgatan i Arboga. Till höger är det Hans Molander som på värdaträningen pratar om FLIR-kapseln. På bilden ovan byggs det för fullt på plats i Farnborough. Det är mycket som ska ordnas samtidigt. Hur Inger Hagelin kan tala i telefon samtidigt som Nicke snickrar för fullt är en gåta (till vänster)

När monterpersonalen lämnar värdaträningen ska utställningen rivas, packas ned i lådor och lastas i bilar för transport till England.

I Farnborough får Arne, Nicke, Gunnar och Ulla bråda dagar. Utställningen ska packas upp och det är inte många dagar de har på sig innan ut-

ställningsportarna slås upp.

Arbetet med utställningen är inte avslutat i och med att utställningen avslutas. Tillbaka hemma ska utställningen utvärderas och de kontakter man fått ska bearbetas. När detta sker har redan arbetet med nästa års utställning på Le Bourget pågått några månader.

Aerotechs och MFIs miniflygplan

Snacka om vådlig färd. Ge sig ut på en åtta timmars flygtur i ett flygplan som premiärflyg så sent som i slutet av augusti och med total flygtid under åtta timmar.

Det var vad Leif Salmberg gjorde när han flög MFI:s och Aerotechs BA-14 "Starling" till flygutställningen i Farnborough.

Visst var det lite darrigt, erkänner Leif Salmberg, men inte värre än vad man kunde vänta sig.

Starling är utvecklad som ett mångsidigt flygplan med god förmåga att anpassas för skilda användningsområden. I grundutförandet är det ett tvåsitsigt skolflygplan. Andra utföranden kan vara för lätta transporter, för jordbruksändamål etc.

Konstruktionen har i stor utsträckning påverkats av underhållsaspekterna. Målet har varit att minska behovet av underhåll. Kompositmaterial eliminerar korrosion och underlättar reparation.

Förgrundsfigurer

Det är två, tre eller fyra personer som ska förknippas med utvecklingen av Starling. Två är förgrundsfigurer; konstruktören Björn Andréasson och Rudolf Abelin på MFI, båda veteraner inom svensk flygindustri.

Den tredje är Aerotechare och heter Leif Salmberg, tidigare provflygare hos SAAB och nu på Aerotech i Linköping. Det är Leif Salmberg som under sommaren varit projektledare och som provflyger Starling.

Även den fjärde är Aerotechare; Sven Hugosson, fram till juli projektledare för utvecklingen av Starling.

Sven Hugosson kom till Aerotech senaste årsskifte. Tidigare var han generalsekreterare på KSAK. Även då arbetade han med Starling. Det var han som gjorde en enkel egenskapsspecifikation för ett lätt tvåsitsigt skolflygplan. KSAK ansåg inte att de själva skulle klara utvecklingskostnaderna för detta flygplan. Sven kontaktade då Tommy Johansson för att höra om det inom Aerotech fanns intresse att ingå i projektet.

Kompositmaterial

På försommaren 1987 kom ett positivt besked. I månadsskiftet augusti september kom det målinriktade arbetet igång.

Konstruktionen har som sagt gjorts av Björn Andréasson och Aerotech har till större delen finansierat projektet och ansvarar för projektledningen.

Starling är nästan helt byggt i kompositmaterial. Stjärtparti och skevroder är på prototypen inte byggda i detta material, men det finns inget som hindrar att även dessa detaljer byggs i komposit, säger Sven Hugosson.

Segelflygplan har de senaste 30 åren byggts i kompositmaterial och det börjar komma allt mer även i lätta motorflygplan. Även i större plan ökar användning-

en av komposit, till exempel i den franska ATR 72 där hela torsionsboxen i vingen tas fram i material som Ciba-Geigy utvecklat.

Motorn är en Lycoming O-235 på 116 hk, en vanlig och beprövad motor i lätta flygplan. En standardmotor, och det är viktigt att utgå från en beprövad motor, säger Sven Hugosson. Då undviker man utvecklingsproblem.

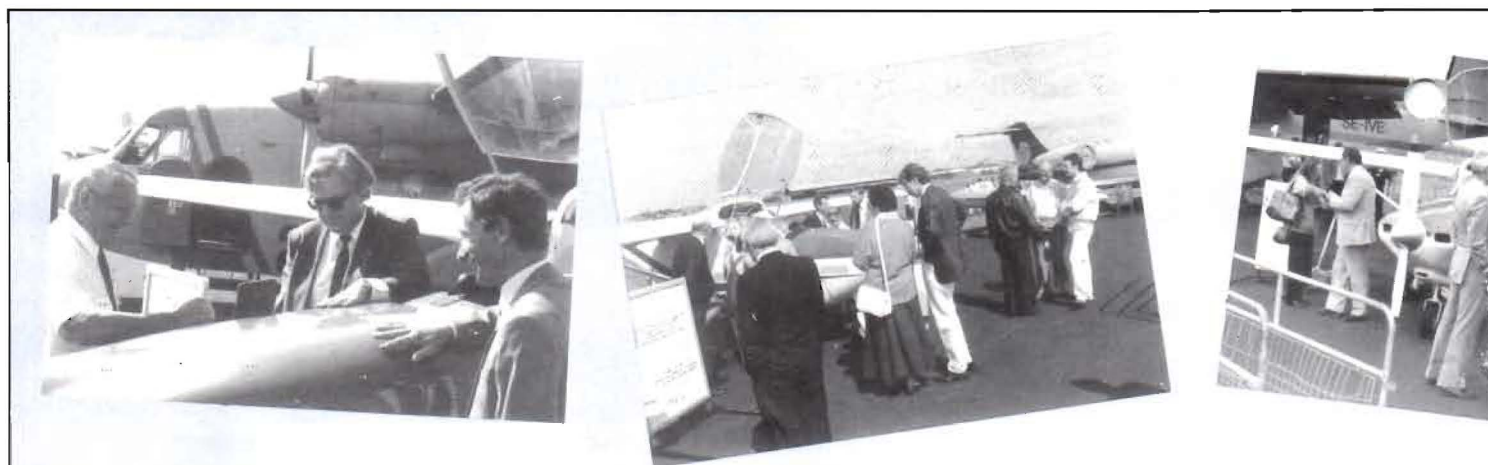
Stor marknad

Såväl Sven som Björn och Rudolf är övertygade om att det finns en stor marknad för ett nytt flygplan av Starlings typ. Och visst har planet en kommersiell framtid, det är alla tre övertygade om. Björn Andréasson:

- Det finns inom flygklubbarna ett stort behov av denna typ av mindre flygplan för grundskolning och allmän klubbverksamhet. Fördelen med detta plan är att det är mångsidigt, det klarar lätta transporter, det går till exempel att få in en bär i det, så att det duger även för sjuktransporter.

Klara fördelar

Sven Hugosson är inte sen att hålla med. Han jämför Starling med de liknande



Det är ingen överdrift om man påstår att Aerotechs och MFIs BA-14 Starling var ett av de flygplan som uppmärksammades mest på årets flygutställning i Farnborough. Samtliga utställningsdagar var det en jämn ström av besökare. Det var inte bara FFV:are som tittade på planet. Tech-Ins utsände

fotograf har fångat några FFV:are på bild. På första bilden är det FFV:s generaldirektör och koncernchef Rune Nyman som får information om flygplanet av Arne, tidigare flygtekniker på MFI, men numer pensionerad. Till höger lyssnar Ingemar Hansson, Stab Svenska försvaret, intresserat.

...n väcker stort intresse



Stor uppmärksamhet väckte Aerotech och MFIs BA-14 Starling på årets flygutställning i Farnborough.

flygplan som fanns på årets flygutställning i Farnborough och konstaterar att MFIs och Aerotechs flygplan står sig bra i konkurrensen.

- På Farnborough fanns det några plan i samma storleksklass, men Starling har klara fördelar jämfört med dem. Några franska typer visades upp, bland annat Robin ATL, men det duger knappast som klubbflygplan i Sverige, med sin svaga motor och komplicerade byggsätt. Det brittiska Trago SAH-1 har en annan specifikation - godkänt för full avancerad lygning - och är betydligt dyrare vårt. Det samma gäller Slingsby T67, och

Optica Scout är alldeles för speciell.

- Fördelen med Starling är just att det är mångsidigt. Det är ett bra skolflygplan som även har andra användningsområden. Det klarar sjuktransporter, kan användas som observationsplattform, för till exempel trafikövervakning.

Liten svängradie

- Starling har mycket liten svängradie, så att man under sväng kan hålla kontroll över en punkt på marken.

Nu är det Leif Salmberg som har ansvar för flygplanet. Det skall provflygas

och så skall det göras några modifieringar innan det kan sättas i serieproduktion.

På Farnborough fick inte Leif flyga Starling. Vi fick särskilt tillstånd att flyga planet till Farnborough, berättar Björn Andréasson, men inte något tillstånd att göra uppvisningar. Det krävs minst 25 timmars flygtid före utställningen för att få delta i "Air Show". Trots att planet inte flögs, var det ett stort intresse för det. Det var under hela utställningen en jämn ström av besökare som ville få mer fakta om planet.

Lennart Bladh



På andra bilden syns Avioniks divisionschef Jan Eiborn i mitten av bilden. Aerotechs chef, Tommy Johansson, (bilden i mitten) får här informeras här av Sven Hugosson (med ryggen mot kameran). Till vänster informerar Leif Salmberg, Starling provflygare, en nyfikenutställningsbesökare.

Rolf Forsell och Kerstin Lindberg Göransson från Stab Företagsutveckling tittar närmare på Starlings instrumentpanel. På bilden längst till höger ser vi Rudolf Abeli och Björn Andréasson, Starlings konstruktör - två veteraner inom svensk flygindustri.

Vad tycker du om årets utställning i Farnborough

Anders Unell AS, systemteknik

- En av de mest värdefulla händelserna på utställningen var vårt teknikseminarium med folk från FMV. Vi var några stycke som under ett par dagar ilade runt och noterade nyheter och andra mer eller mindre spännande saker. Så drog vi allt för FMV-folk, för att ge dem en bild av vad som är värt att titta på.

- Det var bra, både för dom och för oss. En del har återkommit till oss för att få mer information. Det här stärker och markerar vår roll som konsult.

- Visst är det intressant att komma hit, för här finns mycket att se. Samtidigt är det jobbigt. För hit reser man inte för att se London. Det är jobb från sju på morgonen till åtta på kvällen. Efter en sån arbetsdag ska man kanske gå ut med någon kund. London har jag inte sett mer än från bussfönster.



Anders Unell var en av fyra Aerotechare som samlade information inför Aerotechs teknikseminarium. Här samtalar han med en utställare.



Är det en intressant hjälm Anders Unell har hittat? Är det något att ta upp på Aerotechs teknikseminarium med folk från FMV och de militära staberna?



Johnny Andersson Air Target

- Detta är min första flygutställning sedan jag började på Air Target och det är därför mycket som är intressant för mig.

- Air Target har ingen egen monter, men vi använder Aerotechs som kontakt-



Jan-Olov Hällberg varansvarig för Aero-techs chalet på årets Farnboroughutställning.

Jan-Olov Hällberg Stab Export

- Det är ingen tvekan om att en mäsasom Farnborough har sitt berättigande.

- Här ansvarar jag för vårt chalet, och jag har varit med sedan 1977, både här och i Paris.

- I början delade vi chalet med Bofors och då var vi "lillebror", som lite på nåder fick komma in i deras chalet.

- Med åren har vi blivit stora. Först blev vi "storebror" och så skaffade vi oss



punkt. Jag kan nu istället besöka andra utställare och diskutera samarbete samt studera konkurrenterna, som inom parentes inte visar några nyheter.

- De som saknas är italienarna samt några amerikanska bolag. Kineserna fortsätter sin offensiva satsning.



Med MIG 29:an visade Sovjet upp det modernaste de har i jaktflygplanväg

Sven Hugosson Stab Teknik & Kvalitet

- Utvecklingen av helikoptrar är det som imponerar mest denna gång. Attackhelikoptern Apache anger en ny nivå för helikopterprestanda och flygegenskaper kombinerade med ett mångsidigt vapensystem. Här visas den för första gången och den imponerar.

- MIG 29:an är intressant eftersom Sovjet med denna faktiskt visar upp det modernaste man har i jaktflygplanväg. Det är ett ganska konventionellt flygplan, tungt och kraftfullt, så som ryssarna alltid bygger sina plan. Flygegenska-

per och manövrerbarhet ser övertygande ut - så gott man nu kan bedöma det efter att ha sett några uppvisningar. Den är nästan lika snabb i vändningarna som F16, och tycks kunna "kurva ut" både Rafale, F18 och Mirage 2000.

- På motorsidan är det inga blixtrande överraskningar, men ändå intressant att konstatera, att flera viktiga utvecklingsprojekt håller på att "gå i mål", och att utvecklingen inte på något sätt avstannat. Propfan-motorn som visades upp på en MD-80 (DC-9) utlovar till exempel 30-40 procent lägre bränsleförbrukning!

- Det är trevligt att kineserna är här. Det måste vara ett stort lyft för dem att kunna visa upp sig så här.

ett eget chalet. För vi är ganska stora.

- Ett år försökte vi dra ned på vårt deltagande här. Den enda reaktion vi fick var att kunder undrade om det gick dåligt för oss.

- Det gav oss en tankeställare; antingen drar man sig ur helt eller också ställer man upp. Vi bör vara med vid stora mässor. De ger oss unika tillfällen att träffa

kunder under mer avspända förhållanden.

- Det är något man får höra ibland, om vi inte kan träffa till exempel FMV i Stockholm. Svaret är enkelt; här kan vi träffa dem under mer avstressade förhållanden. Det är värdefullt. Vi kan knyta nya kontakter som vi följer upp under hösten.



Så här lite folk var det sällan i Aerotechs chalet - Tech-Ins fotograf lyckades dock aldrig tränga sig in när det var som mest folk. På förmiddagarna bjöds inbjudna gäster på brunch och på eftermiddagen serverades förfriskningar, allt medan gästerna kunde njuta av flyguppvisningarna.



Leif Taube Ostermans Aero

- Aerotechs medverkan i årets Farnborough mässa har fungerat mycket bra. Våra kunder har uppskattat dom olika arrangemang som erbjöds.

- Tyvärr blir restiden från London till utställningen bara längre och längre.

- Eftersom FFV Aerotech blir mer och mer känt hos våra kunder tycker jag att vi bör satsa på enbart en av utställningarna Paris eller Farnborough. Mitt förslag är Paris Air Show. Där tycker jag mig se ett större kundunderlag och ett ökat intresse från den övriga flygindustrin.

JAS 39 Gripen på Farnborough

En modell av JAS 39 Gripen fanns utställd i Sverigemontern. Runt om den fanns FFV Aerotech, SAAB Flygdivision och Volvo Flygmotor. Ericsson ställde ut på "radarhyllan".

Det var inte enbart i JAS-montern man kunde se JAS 39 Gripen. Många underleverantörer visade delar som ingår i Gripen och skyltade med JAS-bilder.

Tech-Ins fotograf har fångat några av detaljerna på bild.

Längst till höger är det AP Precision Hydraulics som visar JAS landställ. Nedan tittar Anders Unell på JAS-stolen, från Martin Becker och längst ned till höger visar Micro Turbo den APU som finns i Gripen.



Många besökte Aerotechs mottagningar för civila och militära kunder



Aerotechs mottagningar för svenska försvaret och för civila och exportkunder lockade betydligt fler gäster än beräknat. Det var både trångt och gemytligt på dessa mottagningar. Bilderna är från mottagningen för svenska försvaret. På bilden till vänster kan vi urskilja bland annat division Motors chef Lars Lindberg, till vänster i förgrunden, och vid pelaren står Avioniks divisionschef Jan Eiborn. På bilden ovan samtalas Kustbevakningens nye generaldirektör, Leif Sjöström med Leif Franzén och Inger Hagelin.

Intensiva dagar i Aerotechs monter

Det verkar kanske som om det bara var Aerotechare i monter, men skenet bedrar. Lars-Gunnar Lundén, Helen Jonsson, Claes Thagemark och Claes-Göran Danielsson har fullt upp att göra hela dagarna. (till höger). Chief of Air Staff Indian Air Force Air Chief Marshal S. K. Mehra vaen av många som besökte Aerotechs monter. Här omges han av division flygtekniks Göran Danbolt (t v) och divisionschefen Carl-Erik Johansson.



Jan Rosmark, från AvioComp i Linköping samtalar här med en kund (till höger). Gänget på bilden nedan ser redan dagen före utställningens öppnande trötta. De fyra herrarna är Björn Andréasson, Starlings konstruktör, Bo Söderberg, Stab Teknik och Kvalitet, Leif Salmberg, Starling provflygare och projektledare, och Anders Unell



Anders Unell visar Aerotechs flyghjälm för några intresserade utställningsbesökare. Allt medan Test Systems Rolf Lundin lyssnar intresserat (ovan). FFV Test Systems hade en stor autotestare med till Farnborough. Här är det Torbjörn Trygg (till höger) som på behörigt avstånd ser på testaren.



I Linköping byggs ett märklig

I mitten av maj togs första spadtaget och i februari nästa år skall huset vara klart.

Det är avdelning Apparat i Linköping som bygger nytt och det är inte vilket "dussinbygge" som helst. Byggkonsulter och konstruktörer har exempelvis tvingats anlita extern expertis för att uppfylla de höga krav som i vissa avseenden ställts på huset.

Maximal flexibilitet är ledstjärnan och det skall vara ett hus för framtiden. Det är billigare att i dag försöka vara förutseende än att i morgon komma och begära ombyggnad, säger Lars Erik Larsson, på avdelning Apparat. Lars Erik är ansvarig för kvalitetsverksamheten på avdelningen, men han är samtidigt brukarens sammanhållande för byggprojektet, och det är han som utarbetat specifikationen som låg till grund för projekteringen av bygget.

Huvudbry

Lars-Eriks krav har gett konsulter och byggare huvudbry; kan man till exempel verkligen installera tomma trummor i reserv - så resonerar de. Ja, Lars-Erik har verkligen fått argumentera för sina ideer.

Huset byggs för att ge plats åt all den tillkommande utrustning som krävs för tröghetsnavigeringssystemen TN och andra enheter ingående i de kommande integrerade navigationssystemen.

Andra våningen innehåller elektronikverkstad och den tredje kontor som ersättning för de som revs för att ge plats åt det nya huset.

Skall vi kunna behålla jobben måste vi ha ett visst expansionsutrymme, säger



Lars-Erik Larsson, och därför är det nödvändigt att få bättre och större lokaler.

Huset är unikt på åtminstone ett sätt och det gäller pirarna eller de fundament för TN-materielens provning. Fundamenten vilar på orörd mark och är helt skilda från husets struktur och installationer.

Pirarnas tyngd och utformning, samt inte minst de geologiska förhållandena på platsen, ska ge ett ypperligt underlag för provning av TN-system och liknande.

Mätningar som utförts sedan några pirar gjutits visar att de nya är hundra gånger bättre än de gamla och tre gånger bättre än det specificerade kravet. Pirarna är av armerad betong och väger tillsammans närmare 400 ton och är armerade med 10 ton armeringsjärn.

Detaljerad specifikation

Lars-Eriks specifikation för huset är detaljerad och ger noggrann beskrivning av huset.

Separata ventilationssystem finns för provutrustning, provobjekt, klimatprovrum, verkstadslokaler, kontor etcetra.

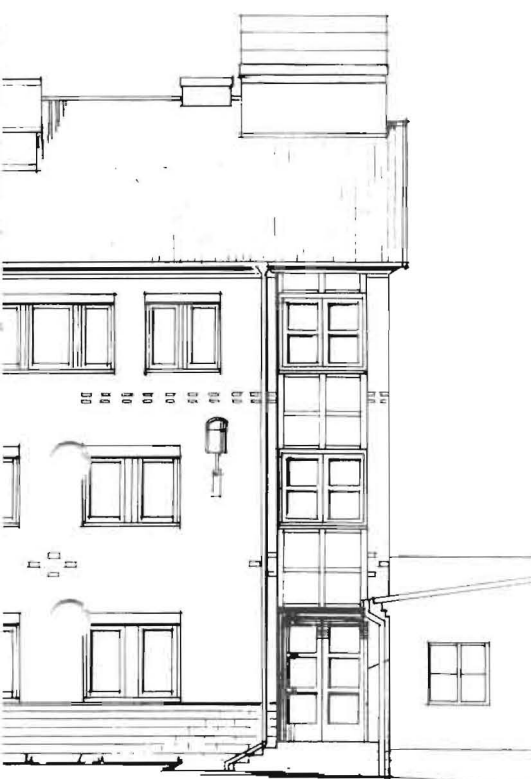
Några trösklar skall inte förekomma, användning av plastmateriel skall begränsas. Där plats måste användas skall det vara av sådan typ som inte ger upphov till korroderande gaser vid brand. Väggar och pelare skall tapetseras med glasfiberväv och målas med tvättbar färg. Inga installationer skall ske på vägg. All mediaförsörjning sker via slutna väggkanaler och från ett installationstak.

Golven i verkstadslokaler och provningsrum skall vara av elektriskt avledande typ och jordanslutna. Några heltäckande beskrivningar på hur statisk avledning skulle ske och hur golven skulle läggas fanns inte, så Lars-Erik har fått arbeta fram en läggingsanvisning som är en symbios av elektronikindustrins erfaren-



Lars-Erik Larsson på avdelning Apparat inspekterar gjutningen av pirarna i avdelningens nya hus. (Foto: Ola Holmgren)

t hus



heter, matt- och limtillverkares uppgifter samt anpassade till de speciella förhållanden som råder i detta hus.

I mitten av augusti var källarplanet gjutet och byggarna avslutade arbetet med de sista pirarna. I ett antal artiklar skall Tech-In skildra hur bygget fortskrider och berätta om den verksamhet som skall flytta in där den 1 mars nästa år.

Lennart Bladh



Avdelning Apparat i Linköping bygger nytt. Det första spadtaget togs den 11:e maj och de som gjorde det är, fr v, Billy Du Rietz, Carl-Erik Johansson, från Aerotech i Linköping, och Göran Svanström, ES.

Birgit Friggebo valde rätt



"Undra hur det här känns?" Birgit Friggebo utövar handpåläggning på ett nedsänkbart flush-ljus. Åskådare är fr v Börje Frisk, Märtalisa Holmgren, GS-chefen Håkan Östergren och marknadschefen Karl-Erik Strindlund.

Folkpartiets Birgit Friggebo besökte division GS under en dags besök i Östersund veckan före valet.

Det var ett gott val att välja division GS som mål för ett industribesök!

I en hel timme gästade hon företaget. Marknadschefen Karl-Erik Strindlund fick prata och peka "på ackord". I sällskap med Birgit fanns också folkpartiets

ombudsman Börje Frisk och ordförande i folkpartiets jämtlandsdistrikt Märtalisa Holmgren.

Trots den snålt tilltagna tiden hann Karl-Erik med att presentera företaget och visa gästerna verkstaden och några av divisionens produkter. Det gjorde han så övertygande att gästerna vid avfärden spontant konstaterade:

- Det är underbart med ett så positivt och livaktigt företag i Norrlands inland.

Motion med rabatt

Alla behöver vi motion, men alla är inte lockade av att motionera utomhus i höstmörker och strilregn. Därför ställer Arboga Gymnastikförening upp med behagligare alternativ och nu till rabatterade priser. FFV Aerotech erbjuder nämligen sina anställda 40 kronors rabatt på terminsavgiften. Nästan en halvering av ordinarie kostnad!

Motionsgymnastik inomhus piggar upp, tränar muskler som du kanske inte ens vet att du har, och så förebygger det en massa elände förstås.

Det finns rygggymnastik för dig som känner av rygg, höfter eller axlar.

Medelintensiv gympa har det största utbudet, totalt nio timmar i veckan. Där tar du det så lugnt som du behöver eller

känner för. Eller också ger du kroppen en ordentlig genomkörare genom att ta ut maximalt i alla rörelser.

Vill du sveltas mycket finns det work out och heavy hands. Det senare är en typ av gympa där man använder hantlar en stor del av tiden.

AGF ställer upp med många typer av nyttig inomhusmotion med totalt elva ledare, som står beredda att ta hand om motionärerna. Två av dem jobbar på FFV Aerotech, Lénie Jonsson och Kristina Theiler.

Lénie går in på sitt andra år som ledare för medelintensiv motion i Nybyholmsskolan.

Kristina gör i höst premiär som ledare, och hon tar hand om heavy hands i Ladubacksskolan.

Gympan börjar 12 september och komplett program finns på anslagstavlor. Så satsa på en frisk och aktiv höst. FFV Aerotech hjälper dig!

Örjan Johansson
Ordf i AGF

Redaktör: Lennart Bladh
Ansvarig utgivare:
Per-Åke Dahlström
Divisionsombud:
Motor och Avionik:
Anne Allard, AA23
Flygteknik: Benny Aretun, FL12
GS: Hans Brännström, GP30

Redaktionsråd:
Ansvarig utgivare
Redaktör
Samtliga divisionsombud
Roger Thelénus, FCTF Arboga
Hans Brännström, FCTF
Östersund

Massbrev - tjänste



01-9997

En flicka på gaffeln



Kommer ni ihåg filmen?

Det här är ett annat stjärnskott. June Strömberg heter hon och skall "ta över" efter Bo Samuelsson, som nu går i pension. Den Bo som svarat för transportgruppen på Aerotech i Linköping.

Alla som varit i kontakt med Bo och

June i transportfrågor vet också vilken service vi fått. Inga tecken tyder på att den servicen blir sämre i framtiden.

Vi önskar Bo lycka till med sin pensionering och June ett fortsatt bra ledarskap för transportgruppen.

Benny Aretun

Nya broschyrer från Teknikdokumentation

Avdelning information inom AE60, Teknikdokumentation, börjar finna sina former efter omorganisationen (f d Informations-service).

Det är i stort sett samma gamla gäng som tidigare med Anders Bergström som ny chef. Vi hittar således Bertil Ankarberg, Lasse Fogestam, Anders P Hårdvall, Lotta Jansson, Margareta Eriksson och Carina Lurén på den nya avdelningen och "nya" ansikten är Lennart Askerlöf, Mehis Tandré, Ulla Blomkvist, Ann-Sofie Wikk samt Ingemar Kjellberg.

Under våren och den hittillsvarande hösten har bland annat version tre av "WE keep you flying" tagits fram. Nya broschyrer är bland annat "THE BEST SOLUTION" med ny fräck layout. The best solution är tänkt att användas i kontakter med militära operatörer och då främst i våra nya kontakter gentemot NATO. Dess systerbroshyr heter "Your partner i avia-

tion" och innehållet är "civilt" med en presentation av bland annat QAL, där FFV äger 35 procent av aktierna.

En speciell lackmetod "lyfter upp" dessa produktioner och glansen i bilderna blir högst påtaglig.

Är du intresserad av någon av dessa produktioner så kontakta Lotta Jansson på expeditionen, tel 2349.



TACK

Mitt varma tack för all uppvaktning i samband med min pensionering.

Rune Eriksson, MG17

För uppvaktningen på min födelsedag vill jag framföra ett hjärtligt tack till SR-personalen, tidigare arbetskamrater och FFV Aerotech.

Kjell Bark

Med en känsla av vemod men med ljusa minnen efter 47 års anställning vill jag på detta sätt framföra mitt hjärtliga och varma tack för gott kamratskap till arbets-kamrater, chefer och FCTF lf72.

Jag tackar också för blommor och presenter som gjorde min pensionsavgång minnesrik.

Holger "Hoggan" Gustafsson, FT12

CEO-Golf igen

Måndagen den 29:e augusti spelade FFV-golfarna i Linköping med omnejd CEO-golf på Söderköpings golfbana. Femton personer deltog i tävlingen som inleddes i kraftig regn. Efter en lång tävling på den erkänt svåra banan stod Mats Gahm, Telub, som segrare och inofficiell FFV-Linköpingsmästare med 89 slag. Två respektive trea blev Hans Smedjeberg, Aerotech, och Hans Ribbert, Accent AB, båda med 96 slag.

I handicapklassen segrade Christer Lindblom (36 poäng) som även vann lagtävlingen tillsammans med Sten Ljungaeus och Hans Smedjeberg (47 poäng), alla Aerotech.

Tävlingen inrättades 1987 som ett lokalt komplement till det stora FFV-mästerskapet. Den är öppen, vilket innebär att deltagarna har möjlighet att bjuda in kunder och leverantörer.

Initiativtagare är golfare från FFV Aerotech och FFV Materialteknik och arbetsnamnet CEO (CVM Enterprise Open) har fastnat i brist på bättre. Vi vill passa på att tacka våra sponsorer, ingen nämnd och ingen glömd.

Hans Smedjeberg