

Vad har hänt efter PULS?



Tidigt i år genomfördes PULS-undersökningen inom Aerotech-gruppen. Vad har hänt efter PULS? I detta nummer inleder Tech-In en serie artiklar som berättar om vad som skett efter PULS på olika avdelningar och orter. I detta nummer handlar artiklarna om Östersund och division GS.

sid 4-6

Tidningen Affärsvärlden om försvarsindustrin:

FFV mest utsatt

Den svenska försvarsindustrin är för stor. Branschen kommer att tvingas till nedskärningar och strukturomvandlingar. FFV är sämst rustat av försvarsföretagen att möta den framtiden. Allt enligt en artikel i tidskriften Affärsvärlden.

sid 2-3

Elektronisk meddelandehantering:

MAIL - sänder brev

I december är det premiär för elektronisk meddelandehantering inom hela FFV-koncernen.

Vi får möjlighet att sända och ta emot meddelanden inom hela FFV via MAIL, som är namnet på det nya systemet.

sid 13-16

AFFÄRSVÄRLDEN REDOVISAR

Försvarsindustrin i kris FFV mest utsatt

Den svenska försvarsindustrin är för stor. Branschen kommer att tvingas till nedskärningar och strukturomvandlingar. FFV är sämst rustat av försvarsföretagen att möta den framtiden. Allt enligt en artikel i tidskriften Affärsvärlden.

Försvarsindustrin måste struktureras. Det är slutsatsen i tidskriften Affärsvärldens artikel, som publicerades den 16 November.

På åtta sidor får vi en grundlig genomgång av den svenska försvarsindustrins situation, branschstrukturen och de olika företagens utsikter. Artiklarna är osignerade, men det är lätt att konstatera att den som skrivit är väl insatt både i företagen och i försvarsdepartementet.

Krympande försvarsanslag

Bakgrunden till krisen är de ständigt krympande försvarsanslagen. Med dagens nivå har ÖB inte råd att bibehålla både den allmänna vämplikten och den stora inhemska försvarsindustrin - de två hörstenarna i den svenska försvarspolitik. Erfarenheten talar mot en drastisk höjning av försvarsanslagen. Den politiska viljan att behålla den allmänna vämplikten är stark. I det läget sitter försvarsindustrin trångt.

Läget är långt ifrån akut. Än så länge går hjulen för fullt. Bofors är mitt inne i leveransen av Indienordern. FFV Ordnance har stora internationella beställningar. Karlskronavarvet har order på fem fartyg.

Problem om fyra - fem år

Om fyra till fem år ser det mörkare ut. Redan idag planeras nedskärningar. Karlskronavarvet skall minska personalen med 20 procent (250 personer). Bofors med 10 procent (600 personer). Ericsson Radar Electronics har stoppat ett nybygge sedan JAS-projektet kom i svårigheter. Även FFV Ordnance planerar enligt Affärsvärlden för nedskärningar.

På flera områden inom branschen finns dubbleringar, både inom utveckling och produktion. Exempel som nämns i artikeln är ammunition (Bofors och Ordnance), robotar (Bofors och SAAB), flyg-



motorunderhåll (Aerotech och Volvo Flygmotor) och flygplanunderhåll (Aerotech och SAAB). Inom elektronikområdet finns det till och med fem koncerner som sysslar med delvis likartad verksamhet, däribland FFV.

Hotfullt för Arboga

Det finns knappast ekonomiskt underlag för så här stor försvarsindustrikapacitet i Sverige. Exportmarknaden skulle kunna bli räddningen, men den är kärv och kommer att bli kärvare. Internationellt rustas det nämligen ned. Andra länders försvarsindustrier kommer därför att hamna i samma situation som den svenska, med knivskarp konkurrens som följd.

För Arboga är situationen mycket hotfull. Ingen svensk kommun är så beroende av försvarsindustrin - 31 procent av sysselsättningen i kommunen är knuten till den. Linköping, Karlsborg och Karlstad är också utsatta FFV-orter.

Svaret, både på överkapacitet och dubbelutveckling, heter strukturrationalisering. Branschen ser idag över samsamarbetsformer och ägandeförhållanden. Exempelvis har Bofors och FFV Ordnance mycket att vinna på produktionssamarbete. Bofors och Saab Missiles skulle tjäna på utvecklingssamarbete.

Tre huvudaktörer

När det gäller flygunderhåll finns tre huvudaktörer: FFV Aerotech, Volvo Flygmotor och Saab-Scania's flygdivision. Här är det upplagt för omstuvningar. Affärsvärlden vågar inte gissa utgången, men konstaterar att FFV Aerotech har den mest utsatta positionen.

Försvarets Materielverk har å sin sida blandade känslor inför en koncentration. De vill inte bli beroende av en enda leverantör per område. FMV föredrar att minst två leverantörer konkurrerar om varje order. Ett aktuellt exempel på det är RM8-förhandlingarna. Inför de ekonomiska rea-

liteterna lär dock materielverket få ge med sig.

Förutsättningarna för strukturgrepp är även i övrigt goda. Arbetsmarknaden och konjunkturen är starka. I det hårdare ekonomiska klimat som väntas om några år, blir det politiskt betydligt svårare att flytta runt arbetstillfällena i landet.

FFV ligger sämst till

Hur ligger då FFV till inför strukturstriden? Dåligt. Sämst, enligt Affärsvärlden. Koncernen är den mest försvarsberoende av de åtta som utgör den svenska försvarsindustrin. 65 procent av omsättningen ligger inom det militära området, trots ansträngningar att satsa på civil verksamhet. För Nobel Industrier (Bofors, SATT), som är näst mest försvarsberoende, är siffran 25 procent. ASEA och Volvo ligger runt 1 procent.

Beroendet av försvaret innebär att stryktåligheten minskar. Företag som Volvo, Ericsson och Saab kan ta några hårda år på försvarssidan, om de i framtiden ser en mer gynnsam situation. I en strukturomvandling har de styrka - de tvingas inte in i några ofördelaktiga förhandlingssituationer. FFV är betydligt mindre uthålligt. Orderminskningar som skulle ge Saab små problem ger FFV stora.

Verksformen problem

FFV måste spela en aktiv roll vid strukturförändringarna. Här är Aerotechs och Ordnances verksform ett problem. Rune Nyman är i kommande diskussioner bakbunden av den ålderdomliga affärsverksformen, som försvårar samarbete. Affärsvärlden hävdar att affärsverksformen var anledningen till att Volvo Flygmotor vann första ronden i omvandlingen av flygunderhållet. SAS, som ägde Lintaverken, avskräcktes av affärsverksformen.

Volvo går in

Volvo är jokern i leken. Flera utländska bilföretag har redan köpt upp elektronik- och försvarsindustrier. GM har köpt Hughes Aircraft och Daimler-Benz har köpt MBB. De ser det som ett sätt att få in högteknologiskt kunnande, speciellt inom elektronik, i koncernen. Överlikviditeten i Volvokoncernen är tolv miljarder kronor, som kan användas till snabba företagsköp.

Bofors, Hägglunds och Ericssons försvarssida anges som kandidater till att bli uppköpta av Volvo. Om de tre köptes skulle försvarssidan svara för fem till sex procent av Volvos omsättning, slutar artikeln.

En artikel som säkert lästs med stort intresse av hela försvarsindustrin. Samt av deras kunder.

Flygindustrin kommer att struktureras och Aerotech skall vara aktiva där!

Att försvarsindustrin och flygindustrin i Sverige på sikt måste struktureras på en naturlighet mot bakgrunden av försvarets situation.

Aerotech är väl medveten om kommande struktureringsbehov. Åtgärder finns därför både i vår senaste strategiska plan och i dess föregångares.

Våra internationella engagemang inom AeroThrust, AeroServ, ASE och Qualitair etc är exempel på hur vi stärkt vår kompetens och kapacitet genom etablering inom nya marknader men inom befintliga kompetensområden. Det nationella deltagandet i IG JAS är ett sätt att tidigt positionera sig och "bevaka" våra affärer.

Bolag nödvändigt

Denna process med ytterligare civilisering (Aerotech-gruppen har över 50 procent av sin omsättning utanför svenska försvaret), och samarbete med andra företag kommer ytterligare att accelereras. Men de flesta samarbetsprojekt av större kaliber kräver flexibel finansiering och organisation nödvändiggör att verksformen snarast utgår och ersätts av bolagsformen. Detta är något vi alla måste verka för.

Men, återigen, det är upp till oss



De flesta samarbetsprojekt kräver en flexibel organisation och det nödvändiggör att Aerotech övergår till bolagsform säger Rolf Forsell.

själva att skaffa oss ett gott utgångsläge inför kommande struktureringar. Lägg därtill att alla nuvarande och framtida flygmateriel behöver underhållas och modifieras även fortsättningsvis.

Rolf Forsell
Stab Företagsutveckling

- Skriva insändare i Tech-In?
- Visst, en hel sida är reserverad för insänt och debatt.
- Säkert?
- Visst, testa får du se.

PULS I ÖSTERSUND

- En startmotor för att lösa problem

- Det bästa med PULS:en var att vi kom i gång med acceptansseminarierna.

Det är inte så lätt att prata PULS med Håkan Östergren, chef för division GS. Han halskar ofelbart in på de acceptansseminarier som OPIAB Management genomfört med större delen av divisionens personal.

Men låt oss ta det från början. SIFO genomförde PULS på divisionen den 16 till 18 februari i år. Av de 225 personer som då var anställda (nu är vi 240) svarade 181 på frågorna. Vad gav PULS för resultat hos division GS. Frågan går till Håkan Östergren.

- I stort pekar PULS på de problem som vi visste fanns. Förtjänsten med PULS var att svaren visade i siffror hur stora - eller små (!) - problemen var. Och med PULS:ens siffror, diagram och tabeller kunde vi snabbt starta våra acceptansseminarier.

Kräver kommentar

Frågan blir då om acceptansseminarierna skulle ha genomförts i vilket fall som helst.

- Ja, visst, säger Håkan Östergren, och fortsätter: Acceptansseminarierna genomfördes av tre grundläggande orsaker. För det första vill vi förbättra samarbetet och öka förståelsen mellan organisationsenheter och människorna i dessa enheter. För det andra vill vi att de anställda bättre ska förstå våra rutiner och gärna förbättra dem. Och sist, men inte minst, vi måste klara ut betydelsen av motivation och ekonomi. Utan arbetsmotivation blir jobben inte utförda och utan ekonomi går jobben inte ihop. Så enkelt är det.

Små avancemangsmöjligheter

Jovisst, men nu var det PULS vi skulle prata om.

Det finns några inslag där som kräver sin kommentar. Bland annat visar PULS

att GS-arna tycker att det är svårt att avancera inom företaget.

- Det är inte så konstigt, tycker Håkan Östergren. Divisionen är, trots att vi tillhör de större i länet, ett ganska litet företag. De som kunnat avancera stannar kvar. Vi kan ju inte skapa tjänster för att de anställda ska kunna avancera.

Hur ska möjligheten att avancera då finnas? Loppet är ju kört?

- Nej, inte alls! Vi ska expandera! Tack vare nya kunder, nyare och bättre produkter ska vi utvidga. Det är där de nya avancemangsmöjligheterna finns.

Håkan pratar med en övertygelse som verkar äkta. Ska man döma av tonfallet är bara frågan om när och inte om en utvidgning av division GS ska ske.

Man känner sig utbildad

Av Puls framgår att majoriteten av GS-arna anser sig ha fått för lite träning och utbildning av företaget för att klara sina uppgifter.

- Ja, men det är ju bra, säger Håkan Östergren, och inför mitt frågande ansikte utvecklar han:

- Jo, om de anställda tycker sig ha fått för lite utbildning så vill de ju ha mer. Det visar på en ambition att lära sig mer om sitt jobb. Det är bra! Den utbildningen ska vi ge dem.

Stannar trots kritik

I PULS har alla lämnat sina svar i skydd av sin anonymitet. Alla kunde säga vad de ville. Det resulterade i att en mängd negativa saker kom fram. Det är lättare att tala om när skon klämmer än när den passar. Trots allt det negativa vill de flesta stanna hos FFV Aerotech. Hur kommenterar Håkan Östergren det:

- Det stämmer det som står i redovisningen. Anonymiteten gör att det negativa framträder. Men vi vet att folk trivs bra hos oss.

Förtroendekris

- Dessutom kan vi inte blunda för att det är ont om jobb i Norrlands inland. Det jobb man en gång fått blir man i regel kvar vid.

Ett annat överraskande resultat av PULS är att GS-arna har ett ganska dåligt förtroende för den egna ledningen. Är du illa ute nu, Håkan?

- Det finns faktiskt en förklaring till dessa siffror. Kom ihåg att det bara är tre, fyra år sedan vi tvingades friställa 14 personer. Dessa "taggar" sitter kvar hos många. Men vi arbetar hårt på att förbättra relationerna i huset. Det kommer att bli bättre, tro mig!

Bättre lojalitet

PULS visar att personalens lojalitet är god, hela 94 procent anser sig vara mycket eller ganska lojala. Men omvänt är det sämre: bara 72 procent anser att företaget är lojalt mot dem.

- Jag tycker inte att siffrorna är så tuki-ga med tanke på undersökningsformen och med tanke på vad jag berättat tidigare, säger Håkan Östergren. Det är helt naturligt att några tycker att företaget uppträdde illojalt mot personalen när 14 personer fick sluta. Men visst ska vi förbättra även den här biten. Personalen ska inom en snar framtid tycka att företaget är lika lojalt mot dem som de är lojala mot företaget.

Visa uppskattning

Vad tycker Håkan Östergren rent allmänt om PULS resultatet.

- Som jag sagt tidigare, det mesta visste vi förut. Nu ser vi det på pränt och jobbet med åtgärder pågår för fullt i de referensgrupper som bildades som ett resultat av arbetet i acceptansseminarierna.

- En sak är vi väldigt dåliga på; att tala om för medarbetarna när de gör något bra. Visa att du tycker det. Det ska inte vara så svårt. Vi vet ju att alla chefer har ett grundmurat förtroende för sina medarbetare.

Vi ska lösa problemen

I acceptansseminarierna har 120 GS-are deltagit. Där har alla haft möjlighet att tycka till om hur saker och ting sköts av divisionens ledning och chefer.

- Det är lätt att bli nedstämd när man får höra allt negativt. Men vi ska vända



det till positiva åtgärder. Vi ska lösa problemen! Det gör vi om vi ger oss fäsen på det!

Acceptansseminarierna går alltså ut på att förbättra samarbetet inom divisionen, få acceptans för givna rutiner och klargöra betydelsen av god arbetsmotivation och en

god ekonomi. Ett hundratal GS-are har tillsammans med OPIAB:s representanter dryftat problem och även kommit med förslag på hur problem ska lösas.

Till saken hör att divisionen ansökt om och delvis fått pengar från Statens Förmålsfonder för att genomföra arbetet,

som alltså går ut på att anpassa personalens arbetsformer till de nya förutsättningar som gäller när vi inte längre har försvaret som enda och allena saliggörande kund.

Hans Brännström

FAKKEN I ÖSTERSUND OM PULS:

- Vi förväntar oss åtgärder

På annan plats i Tech -In kan du läsa om Puls och acceptansseminarierna i Östersund.

Det är ofrånkomligt att facken hos division GS har åsikter om vad man förväntar sig för åtgärder med anledning av detta.

Ulf Sterner är talesman för FCTF. Vad har han för förväntningar inför framtiden?

- Vi avvaktar nu för att se vad ledningen för divisionen vidtar för åtgärder. Man har ju sagt att alla problem ska lösas. Låt oss hoppas att det blir så. Att man snabbt går från ord till handling.

Personalvården dålig

Kan du peka på något konkret, där det brister i dag?

- Personalvården. Den är undermålig. Den måste upprustas så att den inte bara är en administrativ funktion utan att man även tittar på hur personalen mår. En missnöjd personal ger problem. Då hjälper ingen omorganisation i världen.

Se till individerna

Något annat du vill peka på?

- Att ledningen inte bara ser på kronorna utan även på individen då besparingar eller rationaliseringar utförs.

- De anställda har faktiskt rätt att kräva att divisionen har en handlingskraftig ledning. Med en sådan minskar gnisslet och gnyet mellan de tre företagen i företaget och vi får ett enda samverkande företag.

PULSen tveksam

Alf Lööf, vice ordförande i SF-klubben tycker att PULS-undersökningens siffror vantolkas. Är det inte bra att man får svart på vitt på sådant som är gale?

- Jo, men hur tolkas det? Jo, om 40 procent är negativa och 69 procent positiva i en fråga, då tolkar ledningen det som att allt är frid och fröjd. Men så är det inte! 40 procent

är fortfarande missnöjda.

- Då tror jag på acceptansseminarierna. Men vi ska akta oss för att tro att de leder till några snabba förändringar.

- OPIAB och GS ledning har blåst upp förväntningarna. Alla får säga vad de vill, grupper tillsätts med mera. Då tror alla att nu ska det hända snabba saker. Men allt förändringsarbete tar en himla tid, tyvärr! Inga under sker över en natt.

Visar på orsaker

SACO/SRs språkrör på divisionen heter Stefan Sollander. Han tycker att PULS har vissa förtjänster.

- PULS pekar på orsakerna till det missnöje som finns i huset. Förut visste vi om missnöjet, men vi visste lite om orsakerna.

Och acceptansseminarierna?

- De visar på att det brister en del hos divisionens ledning. Men man har kommit så långt att personalfunktionen ska förändras till, förhoppningsvis, det bättre. Det är ett bra steg i rätt riktning.

- Men man ska vara klar över att det tar tid att ändra på felaktiga attityder.

Generositet

- Rent allmänt tycker vi att det vore bättre med mera generositet mellan människor och avdelningar, än att krångliga rutiner ska följas till punkt och pricka.

Fram för allt är ett samarbete mellan divisionens avdelningar ett måste, avslutar Stefan Sollander.

Hans Brännström



Personalvården är undermålig. Den måste upprustas så att den inte bara är en administrativ funktion. En missnöjd personal ger problem, säger Ulf Sterner, talesman för FCTF i Östersund.



Alf Lööf, vice ordförande i SF-klubben tycker att PULS-undersökningens siffror vantolkas.



PULS pekar på orsakerna till det missnöje som finns i huset. Förut visste vi om missnöjet, men vi visste lite om orsakerna, säger Stefan Sollander, språkrör för SACO föreningen i Östersund.

Insändare i Tech-In?

- Nä, aldrig!
Jag har inte
sett en
insändare på
länge, så den
sidan är väl
avskaffad!



- Nä, aldrig!

Tech-Ins insändarsida är inte avskaffad. I varje nummer finns plats för insändare. Det enda är att jag mycket sällan får en insändare, så insändarsidan fylls med annat material för det går inte att lämna en blank sida i varje nummer.

Ska Tech-In bli en levande tidning för och om Aero-tech-gruppens personal krävs medverkan av personalen.

I Tech-In finns alltid plats för insändare. Allt snack om att insändare stoppas är rent nonsens. På Tech-Ins insändarsida är det högt i tak, och det tycker jag fler ska utnyttja. Det finns ett villkor jag ställer för att publicera insändare och det är att jag ska veta vem som skrivit den. Jag publicerar aldrig anonyma insändare - vill du skriva

under signatur måste du uppge ditt namn för mig, och den uppgiften stannar hos mig (jag avslöjar inte för någon vem som har skrivit en signaturförsedd insändare).

Från årsskiftet kommer Tech-In i ny skepnad (mer om det i ett kommande nummer). I nästa års första Tech-In kommer jag att reservera ett par sidor för Ditt tyckande och tänkande. Så fatta pennan och skriv. Du har god tid på Dig. Senast den 1 februari vill jag ha Din insändare. Och du - skriv gärna kort så får vi plats med fler insändare.

Lennart



Evert Nilsson tittar ut för att i tid se den lede fi.



K-G Uddegård (utan mössa) och Gösta Nätfalk lägger upp taktiken.

14 GS-are försvarade sin arbetsplats.

Det var ingen lätt uppgift de hade, de GS-are som var satta att försvara Östersunds enheten mot försåtliga fiendliga angrepp. Men när krutröken skingrats och fienden drivits på flykt eller oskadliggjorts var alla överens om att övningen varit lika välbehövlig som framgångsrik.

I övningen, som fått namnet Höstluft, deltog 5000 jämtar. De var från hemvärnet, driftvärnet, tullen, polisen och civilförsvaret.

Försvara arbetsplatsen

Flertalet var satta att försvara sina respektive områden och arbetsplatser. De lede fi utgjordes bland annat av värn-

pliktiga, fallskärmsklubben i Östersund och en kvinnlig sabotagegrupp.

Hela övningen startade på fredagen och pågick till söndag.

Larmet går

På lördagsmorgonen gick larmet hemma hos driftvärnsmännen på division GS. Då gällde att så snabbt som möjligt inställa sig på arbetsplatsen för att utrustas och placeras på sina bevakningsposter. Stabsplats upprättades, likaså fungerande kommunikationer. Skyttevärn måste byggas på strategiska platser.

Mycket att göra

Kort sagt: det var mycket som måste göras innan fienden förmodades dyka upp.

- Men det gick väldigt bra, trots att vi är så få, säger Gösta Nätfalk, driftvärnsledare på divisionen.

- Vi var ju endast 14 driftvärnsmän, så

alla fick ligga i för att vi skulle få ett fungerande skydd på vår arbetsplats.

Två timmar efter det att larmet gått var allt klart för att ge fienden ett varmt mottagande. Och då skall läsaren veta att det finns de som har upp till fem mils resväg!

Flera sabotageförsök

Under det dryga dygn som divisionens driftvärnsmän bevakade sin arbetsplats inträffade flera sabotageförsök. Först kom en "falsk" bil från Televerket. Bilen innehöll, förutom två sabotörer, även sprängmedel. Sabotörerna omhändertogs för vidare befordran till polisen.

Fienden gav upp

Nästa anfall kom sent på kvällen. Det var en fiendestyrka på tio man som försökte ta sig in på området. Några försökte hala flaggan, men de slogs ut av en välplacerad skytt..

Ålände väder i värnade



En del lyckades med konsten att sova, andra inte: Lars-Erik Svelander sover sött, men inte Bert Andersson.



På vakt på taket. Gunder Persson spanar efter fienden.



- Undrar om det finns någon fiende här inne? Gösta Nätfalk kontrollerar.

Efter 45 minuters strid gav fienden upp och drog sig tillbaka. Under natten pågick eldgivning i omgivningarna, varför det blev lite si och så med sömnen för de som inte gick vakt för tillfället.

Bengt-Olof Lättström hade otur:

- Så fort det blev min tur att ta en tupplur så small det någonstans. Jag fick aldrig sova!

Ett sista anfall

Det sista anfalllet kom på söndagsmorgonen. Två av våra poster blev utslagna.

- Det var faktiskt de första och enda förlusterna vi drabbades av, säger Gösta Nätfalk.

- Men även det anfalllet avvärjde vi.

Bra övning

Så småningom skedde avrustning och genomgång av helgens övningar till-

sammans med en stridsdomare. Gösta Nätfalk summerar övningen:

- Med tanke på att vi bara var 14 försvarare av divisionen och att området är ganska svårbevaktat tycker jag att grabbarna gjort en fullgod insats och att de förtjänar det beröm stridsdomaren gav.

Nöjda driftvärnsmän

Vad säger då den enskilde driftvärnsmannen om övningen:

- Jo, den var ganska nyttig, säger Lars-Erik Svelander.

- Det är en sak att träna in olika moment till vardags. Denna övning var något helt annat. Det var allvar. Vi måste visa att vi var kapabla att hålla stånd mot fienden. Problemet var att vi var så få. Om övningen sträckt sig över flera dygn hade vi haft svårigheter att klara angreppen.

- Då skulle vi behövt vara många fler,

så att vi täckt in hela anläggningen bättre och fått till ett vettigare avlösningssystem.

En av ledarna för Höstluft var major Tord Bernardsson, Fo22. Han säger:

Nödvändig övning

- Vi ansåg att Höstluft var nödvändig för att kontrollera att drift- och hemvärnet och andra frivilliga fungerar var för sig och tillsammans under ett tänkt fientligt anfall. Det var befogat med en stor övning av detta skäl.

Om FFV-arna säger han:

- De rapporter jag fått tyder på att allt fungerat mycket bra hos FFV. Driftvärnsmännen ska ha tack för en god insats.

Text: Hans Brännström
Foto: Hans Brännström,
K-G Uddegård

MATS HUGOSSON, FORSVARSDEPARTEMENTET:

– Svenskt försvar har inget konkurrens till döds inom

På Aerotechs teknikdag i Stockholm dök Mats Hugosson upp på förmiddagen som representant för Forsvarsdepartementet.

Tech-In ställde nyfikna frågor till honom om debatten kring JAS vara eller inte vara som nu har blossat upp. Och behöver vi strukturera om den svenska flygindustrin?

– Centralbyråkrat sedan 15 år. I grunden flygofficer mark tjänst, men inte tekniker. Sedan tre år tillbaka ansvarig för uppföljningen av JAS-projektet inom Forsvarsdepartementet.

Så presenterar sig Mats Hugosson i korthet innan han ger sin recension av morgonens föredrag. Temat för seminariet var "Status på materiel i drift".

– Initiativ som detta fyller en viktig uppgift för att sätta oss byråkrater in i industrins idéer och filosofier som gäller försvaret, menar han.

– Mig gav föredragen en bra översikt av vad som händer på området idag. Något som vi måste känna till för att kunna göra korrekta överväganden beträffande svenskt försvar. Dessutom höll seminariet för min del rätt nivå tekniskt sett.

Fint eller realitet

Så till frågan om en nedläggning av JAS-projektet. Varför har den debatten plötsligt blossat upp? Är det en politisk fint, eller är det en reell möjlighet att man stoppar ett projekt som hittills har kostat mer än tio miljarder?

– I avtalet med IG JAS finns det en klausul som ger oss möjlighet att bryta kontraktet, berättar Mats Hugosson. Den träder i kraft om det visar sig bli svårt att nå de ekonomiska, tekniska eller tidsmässiga mål som avtalet föreskriver.

Riksdagen har givit regeringen till uppgift att förvalta projektet, och under det ansvaret ska den ta hänsyn till alla tänkbara utvägar för bästa statsnyttan.

– Vad som har gett upphov till debatten är att man nu vill värdera andra

möjligheter som står till buds om kontraktet bryts.

Det gäller pengar

– De tekniska problemen föranleder ingen större oro, eftersom de går att lösa på längre eller kortare sikt. Och våra sakkunniga inom FMV säger att man i stort sett kommer att nå de tekniska målsättningarna, konstaterar Mats Hugosson. Nej, problemen idag gäller de ekonomiska åtagandena, och det är kring dem debatten kretsar.

– Tidigare flygplanprojekt har mer eller mindre drivits av försvaret och då har ekonomin i högre grad debatterats internt. JAS-projektet är en affär mellan FMV och industrin, vilket ger mer öppna och även häftigare diskussioner.

Mats Hugossons egen uppgift är att hålla kontakt med ÖB, chefen för flygvapnet, FMV, IG JAS och projektets underleverantörer. Han ska förbereda allt material och all information som försvarsdepartementet behöver för egen del, och som regeringen behöver för sin rapportering till riksdagen.

Utmagring

Konkurrensen inom svensk flygindustri har skärpts betydligt under de senaste decennierna. Det har inte minst FFV Aerotech fått känna av.

Bilden av försvarets ekonomi, ÖBs konsekvensanalys och JAS framtid väcker nu frågan om behovet av att förändra försvarets och därmed även försvarsindustrins struktur?

– Med all sannolikhet sker det en utmagring inom flygvapnet på 90-talets



mitt med en ytterligare skärpning av konkurrensen som följd, konstaterar Mats Hugosson.

Redan tidigare i år tog svensk flygindustri de första stegen mot en strukturrationalisering när Volvo Flygmotor köpte SAS Linta. Den affären decimerade antalet konkurrenter om flygmotorunderhåll till två, Volvo och FFV.

Mer styrning

– Regeringen vill inte gå in och styra utvecklingen, men följer den med stort intresse. Och FMV har fått uppdraget att bevaka den struktureringsprocess som nu

et intresse av m flygindustrin



- Vi är naturligtvis intresserade av billigast möjliga underhåll, men inte till priset av konkurrens till döds inom flygindustrin. Det skulle inte gagna försvaret, snarare tvärtom, säger Mats Hugosson på försvarsdepartementet.

har börjat.

- Vi är naturligtvis intresserade av billigast möjliga underhåll, men inte till priset av konkurrens till döds inom flygindustrin. Det skulle inte gagna försvaret, snarare tvärtom.

Även inom FMV pågår en struktureringsprocess, som i förlängningen påverkar FFV. Vad blir resultatet?

- Hur FMV slutgiltigt ska dimensioneras och styras är inte klart, svarar Mats Hugosson. Däremot har

tidigare omorganisationer inte gett så stora vinster som vi kanske förväntade oss.

- Idag har försvarsindustrin blivit en mycket stark motpart på marknaden, och min personliga värdering är att pendeln slår tillbaka något så att FMVs styrningsmöjligheter åter ökar, avslutar Mats Hugosson.

Anne Allard (text & foto)



*Insändare i Tech-In! Tar dom in det?
Skriv och testa, så får du se. En sida är
öppen för insändarskribenter.*

Kurskostnad: 400 000:-

Så mycket kostade kalaset när FFV ordnade AI-dag för hela koncernen den 17 November. 94 personer från alla affärsområden kom. Sex föreläsare, varav tre FFVare, berättade vad som kan göras med kunskapssystem och bildbehandling.

Inom koncernen finns sedan ett år en samarbetsgrupp för AI-teknik. Alla affärsområden är representerade. Gruppens uppgifter är att bevaka tekniken, utbyta erfarenheter, och sprida tekniken inom koncernen.

- Tidigare har utvecklingen varit teknikdriven, säger Anders Bytner, teknikfadder för kunskapsbaserade system inom Aerotech. Vi har haft en lösning och letat efter problem till den.

Lösa problem

- Så kan vi inte arbeta i längden. Övningsexempel, hur välgjorda de än är, tjänar vi inga pengar på. Tekniken blir värdefull först när den används till att lösa problem som är så akuta, att de letar efter en lösning.

- Därför går vi nu ut till dem som kan tänkas ha problem. Om de känner till möjligheterna, så kan de själva ta initiativ

till att använda AI-teknik där det är lämpligt.

Åhörarna, 94 till antalet, kom från hela koncernen. De flesta var chefer på mellannivå. Varför?

94 ambassadörer

- Alla 94 kommer att bli ambassadörer. Deras uppgift är att hålla ögonen öppna efter lämpliga tillämpningar. Mellancheferna är helt enkelt bäst placerade för att göra det. De ser en större bit av verksamheten än enskilda handläggare gör. Toppcheferna å andra sidan har sällan tid att fundera på lösningsmetoder till enskilda problem.

- Men ingen regel utan undantag. Bland de inbjudna fanns också vissa handläggare och divisionschefer.

Inledningstalaren Staffan Löf, från Epitex i Linköping, gav en överblick över hela AI-området och de idéer som ligger bakom det. De övriga fem föreläsarna inriktade sig på konkreta tillämpningar av kunskapsbaserade system respektive bildbehandling. Ingen beskrev hur tekniken egentligen fungerar.

Beskriva tillämpningar

- För de här människorna är det oväsentligt hur det fungerar. Det viktiga är vad som kan göras. Genom att beskriva

tillämpningar hoppas vi ge impulser till dem som har liknande problem i bakfickan.

Varje åhörare kostade mellan 3 000 och 4 000:- i arbetstid. Därtill kommer resor, lokalhyra, föreläsararvoden för dem som kom utifrån med mera. Allt som allt cirka 400 000:-. Var det värt det?

Kostnaden intjänad

- Definitivt. Pengarna är snart intjänade om vi löser ett problem som annars skulle fått vara. Får vi in ett projekt någonstans i FFV på rätt spår snabbt, har vi också tjänat in beloppet.

- Många anlitar konsulter för att titta närmare på AI. Konsulter är bra, men de har inte alltid enbart kundens bästa för ögonen. Genom den här dagen har vi förhoppningsvis gjort folk uppmärksamma på att det finns kompetens internt också. På så sätt kan vi också spara pengar, slutar Anders Bytner.

För mer information

Åhörarna fick med sig en mapp hem, innehållande sammandrag av alla föredragen och namn på kontaktpersoner. Du som missade AI-dagen kan kontakta Anders Bytner, 0589-826 27, så får du ett eget exemplar.

**Insändare i Tech-In!
Tar dom in det?
Skriv och testa, så
får du se. En sida
är öppen för
insändarskribenter.**



Bilrabatt för anställd personal inom Aerotechgruppen

Personal som använder egen bil i tjänsten har möjlighet att få rabatter i samband med nybilsköp. För närmare information kontakta I Lewin, CE40, tel 0589/81365.

Mitt nya visitkort

Jag har fått ett nytt visitkort (symboliskt än så länge). En liten men icke obetydlig detalj har fogats till min adressuppgift - "MAIL adress" - TOJO.

Under cirka ett år har vi inom Aerotech utnyttjat elektronisk meddelandehantering (med hjälp av datorer) - i mindre skala. Våra erfarenheter är goda men den stora effekten får vi inte förrän vi blir fler. Successivt under hösten och våren kommer därför samtliga divisioner att finnas med i vårt interna meddelandehanteringssystem.

Koncerngemensamt

Nu arbetar vi i en större omgivning än vårt eget företag. Redan nu i december kommer nästa steg - produktionsstart på FFV-koncernens gemensamma meddelandehantering, döpt till "MAIL". Det innebär att vi kan kommunicera med hela koncernen (i Sverige) från vår arbetsplats.

Det här är starten, men omgivningen är större - kunder, leverantörer, våra företag utanför Sverige...

Bygger etappvis

Som vanligt vid introduktion av nya



"verktyg" gäller - starta smått, bygg etappvis, lär, värdera kostnad och nytta. MAIL som ensam funktion motiverar sällan en installation av terminal/persondator - MAIL är en "gräddes på moset-funktion".

Höjer effektiviteten

Med MAIL har vi fått ett verktyg för att höja den interna effektiviteten! Vår samverkan skall bli bättre trots att vi ofta

är på språng och sitter geografiskt spridda - datorn är alltid vaken och kan ta emot eller sprida information.

Det finns förstås ett flertal viktiga men! Två av dem är våra säkerhetsregler och att ingenting ersätter den personliga kontakten.

Hälsningar
"TOJO"



**LÄS MER
OM MAIL PÅ
FÖLJANDE
SIDOR**

ELEKTRONISK MEDDELANDEHANTERING:

MAIL den nye brevbäraren

I december är det premiär för elektronisk meddelandehantering inom hela FFV-koncernen.

Hittills har respektive affärsområde haft sitt eget meddelandehanteringsystem. Vi har kunnat kommunicera, men bara inom det egna affärsområdet. Den första december knyts de olika systemen ihop.

Vi får möjlighet att sända och ta emot meddelanden inom hela FFV via MAIL, som är namnet på det nya systemet.

MAIL innebär att vi knyter ihop vårt meddelandesystem med koncernens övriga system.

Inom Aerotech har vi sedan ett och ett halvt år tillbaka arbetat med kontorsinformationssystemet All-In-1.

Motor först

Det är egentligen ett system med stort innehåll. Där finns bland annat ett meddelandesystem - MAIL -, ett arkivsystem, ord- och textbehandlin och

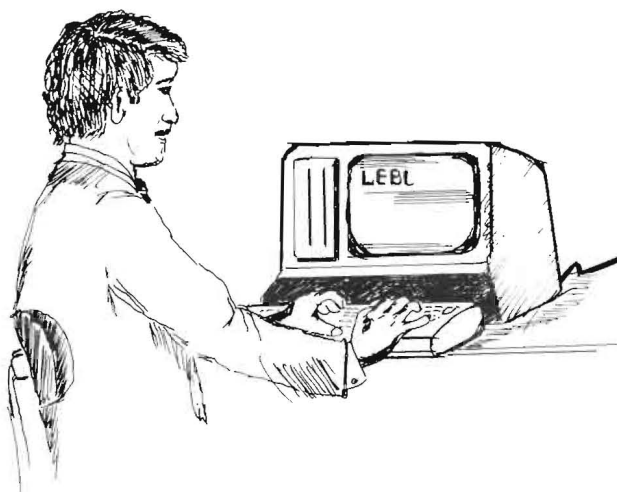
det finns möjlighet att bygga vidare med andra funktioner som telex och telefax. Hittills har All-In-1 haft en begränsad spridning, men under de närmaste månaderna finns systemet på samtliga divisioner.

Motor var först av divisionerna att komma igång med All-in-1. Det började som ett pilotprojekt för ett och ett halvt år sedan. I dag har de cirka 60 användare inom den egna divisionen. Förutom dessa ansvarar Motor också för ytterligare cirka 40 användare, främst stabspersonal.

Användarantalet kommer succesivt att öka inom Motor, under nästa år kommer ytterligare ett hundratal personer att anslutas.

Eftersom All-in-1 är ett "paraplysystem" så går det att lägga in nästan vilka program som helst under det. Även här har Motor kommit längst. Förutom de ordinarie funktionerna, såsom ordbehandling, MAIL och kalender så har Motor lagt in andra produkter.

Inkörningsproblem



Ett exempel är kalkylsystemet 20/20. I det kan varje avdelning göra sin egen kalkyl och dessa kan sedan sammanställas till en total kalkyl för hela divisionen.

Det gemensamma arkivet är en annan tillämpning. Här läggs sådana uppgifter som hela divisionen ska ha tillgång till, till exempel läget på inleveranser, hur resultatlönen ligger just nu eller föreskrifter.

- Det har varit mycket problem i början, säger Ronnie Wanberg, ADB-ansvarig på division Motor.

- Eftersom vi var först inom Aerotech med All-in-1 så hade vi vissa inkörningsproblem i början. Vi har gått den "hårda vägen" och lärt oss systemet från grunden. Förhoppningsvis kan de andra divisionerna dra nytta av våra erfarenheter.

Utbildning viktig

Utbildning är väldigt viktig, det är samtliga divisioner överens om. Nya användare får en personlig introduktion av någon i den egna divisionens supportorganisation, ett slags körkort. Användaren får då direkt kontakt med de som ansvarar för systemet. Nästa steg är en tvådagars grundutbildning. De som behöver ytterligare fördjupning, i till exempel ordbehandling eller kalkylering, kommer att erbjudas externa kurser.

För att förbättra All-in-1 planerar divisionerna gemensamt nya tillämpningar. I framtiden ska det gå att anmäla besök till vakter eller beställa något från mässen via den egna terminalen.

Att ha färdiga blanketter "i terminalen" är en annan tillämpning som ska in i All-in-1. Andra önskemål som finns är att kunna göra en inköpsanmodan direkt till terminalen.

Att söka efter uppgifter i databaser av olika slag ska också bli möjligt, liksom att kunna söka efter litteratur eller tidskrifter.

Ann Pettersson, FD20



Så går det på övriga divisioner:

AVIONIK

På division Avionik förbreds utbyggnaden och de tänkta användarna får en första introduktion.

- I första hand vill vi få med ledningsfunktionerna inom divisionen, säger Kjell Wilhelmsson, Avionik Data.

Köper ny dator

- Vi har All-in-1 i vår utvecklingsdator, men vi hoppas att vi får köpa in en helt ny dator under våren. Då kan vi få betydligt fler användare än dom tio vi har i dag. Hur det går med vår investeringsbegäran får vi veta i

december. Om vi får ett positivt besked har som mål att ha cirka hundra användare i slutet av nästa år och 350 i slutet av 1990.

Viktigt system

- All-in-1-systemet är viktigt för oss. Vi ser det som ett sätt att effektivisera verksamheten, både inom divisionen och för Aerotech som helhet. Med detta system får vi snabbare och säkrare kommunikation inom företaget. Lika lätt som man kan skicka dokument till en kollega i samma hus ska man kunna sända information till någon i Linköping eller Östersund.

FLYGTEKNIK

Flygteknik ligger inte långt efter Avionik. En dator avsedd för All-in-1 är beställd och levereras i början av nästa år.

40 användare ska vara igång i april-maj, med tonvikt på sekreterare och ledningspersonal. I första hand satsar divisionen på grundfunktioner som Mail, ordbehandling och kalkylering. På sikt kommer systemet också att innehålla gemensamma arkiv.

Lugnt i början

- Vi kommer att ta det lugnt i början, säger Tom Wigh, ADB-ansvarig på Flygteknik.

- Det är viktigt att lägga ner mycket tid på att utbilda användarna och på att bygga upp en kompetent supportorganisation, dit användarna kan vända sig när dom har problem eller vill ha hjälp med något. Först när vi ser att det fungerar som vi tänkt oss kommer vi att gå vidare med att ta in fler användare och lägga in nya funktioner i systemet.

Kortare beslutsvägar

- Inom ett par år ska vi kunna ha totalt 200 till 300 användare. Det är först när systemet är fullt utbyggt som vi får maximal vinst av det. Informationen kommer att gå fortare fram i organisationen, beslutsvägarna blir kortare, det blir lättare att skapa, underhålla, och ta del av gemensam information.

GROUND SUPPORT

Division GS väljer en annan väg. De kommer inte att satsa på All-in-1 eftersom de utslutande har persondatorer.

På divisionen byggs just upp ett nätverk av persondatorer (PC). I det ska divisionen ha en form av PC-Mail som ska kopplas till det koncerngemensamma Mail-systemet.

PC-MAIL

Ingemar Lexén, ADB-ansvarig vid

divisionen, förklarar divisionens val:

- Till dess att PC-nätverket är helt utbyggt har ett litet antal användare möjlighet att via en dator i Arboga skicka Mail.

Prioriterar koncernen

- Mail ser vi som en mycket viktig kontaktlänk mot övriga delar av koncernen, så därför prioriterar vi den funktionen.

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

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

Ett MAIL löser många problem

Panik! Känner du igen situationen?

Du sitter och sliter med en rapport som måste vara på chefens bord omgående - helst redan igår. Men underlaget som Sture skulle ta fram har inte kommit. Inte heller har du fått tag i Greta, det är bara hon som vet tidsplanen i projektet. Dessutom finns det ingen sammanställning över personaltillgång och leveranstider att få tag i.



- Skicka ett mail, istället!

Du ringer - och ringer igen - och igen. Nio gånger av tio får du inget svar. Den tionde gången svarar växeln "tyvärr, Sture är inte inne just nu och han har inte sagt vart han gått eller när han kommer tillbaka.

Vad göra? Skicka ett MAIL!

Vadå MAIL? Vad är det för något? Hur kan ett MAIL lösa det här?

MAIL via terminal

I stället för att lägga ned din tid på att söka folk i telefon så kan du i lugn och ro skicka ett meddelande - ett MAIL - via din terminal till den du söker.

Du skriver meddelandet, skickar det,

det tar någon minut allt som allt. Du kan sedan i lugn och ro ägna dig åt dina övriga arbetsuppgifter utan att behöva avbryta dig för att ringa upp igen var tjugonde minut.

När Sture kommer in på sitt rum så ser han på sin terminal att det har kommit ett meddelande. Han tar genast fram det för att se vem det kommer ifrån. Då ser han att du vill ha uppgifter om vad vi har för ledig kapacitet i verkstaden.

Klar i tid

Sture är genast tillbaka i verkligheten

igen. Han börjar rota i sina pappershögar efter det du ville veta. Han knappar in uppgifterna på terminalen - som ett MAIL förstås - och skickar det till dig. Två minuter senare kan du lägga in uppgifterna i din rapport.

Medan Sture lyfte på sina pappershögar skickade du ett MAIL till Greta också.

Inom fem röda minuter har du också Gretas uppgifter.

Chefen får sin rapport - inte igår - men dock i tid. Han är mycket nöjd.

Ann Pettersson, FD 20

Tack

Till företagsledning, fackavdelning, chefer och arbetskamrater vill jag framföra mitt varmaste tack för all uppvaktning i samband med min pensionering.

Erik Sandell, FT51

Hjärtligt tack för uppvaktningen på min 50-årsdag.

Hugo "Hugge" Johansson, MR45

Ett hjärtligt tack för all uppvaktning i samband med min pensionering.

Sven Larsson, FP93

Ett tack till FFV Aerotech, chefer och arbetskamrater på avdelning apparat i Linköping för den hågkomst som kommit mig till del vid min pensionering.

Ernst Hein, FP80

Ett hjärtligt tack för all uppvaktning och vänlig hågkomst på min högtidsdag.

Arne Lundqvist, AF22

Commuter - vad är det?

I bland används, i artiklar och notiser, ord som inte alla förstår. Ord som borde förklarats.

Ett sådant ord, som använts flitigt i höstens olika Tech-In, är commuter-underhåll.

Commuter, vad är det? Ordboken talar om pendlare. När vi talar om commutertrafik avses pendel- eller matartrafik från mindre flygstationer till större flygplatser (t ex flyg från Örebro/Västerås till Arlanda. Det är flygtrafik med mindre flygplan.