

Arméflyget firade 75 år på Malmen

Arméflyget firade 75-årsjubileum på Malmen den 27-28 maj. FFV Aerotech medverkade, dels med en skärmställning, dels genom att ha bidragit till mahognypropellern till det nybyggda flygplanet Tummelisa, vilket intresserade kungen mycket. Kung Carl Gustaf stannade länge och pratade med Mikael Carlsson, Åmål, som tillverkat en replik av Flygkompaniets stolthet från 20-talet - TUMMELISA. Propellern tillverkad vid FFV-A i Malmslätt av pensionerade snickaren Karl-Erik Thellman.

sid 13-15



Fest för hela familjen i Arboga



sid 3 - 9

Vart vill Aerotech?

Nu vid semestertid är en vanlig fråga, vart ska Ni på semestern?

Själv har jag haft tillfället att under vårvintern tillsammans med

samtidigt som Tommy Johansson i juni genomför sin Take-Off för avdelningschefer (eller motsvarande) för vidare information till sina medarbetare.

En väg att stärka vår position för framtiden var att förvärva Lintabasen (ett flygmotorunderhållsföretag) från SAS. Strax före målnöret förlorade vi denna affär till Volvo Flygmotor. Detta gör att vi arbetar vidare med andra vägar för att befästa vår ställning som bästa underhållsleverantör, bland annat inom motorområdet, i framtiden.

Oberoende av strategier, eventuella förvärv, verksamhetsform etc, så är bland annat en förutsättning för vår framtid helt nödvändig. Och den är att *samarbeta*. Vi måste samarbeta i betydligt större omfattning. Aerotechgruppen består i dag av en mångfald divisioner och bolag. Skall vi klara vår framtid måste summan av gruppens resurser vara betydligt större än summan av vart och ett av de enskilda divisionerna/bolagen. En kollega drog en tillspetsad liknelse, att vi ibland fungerar som små

barn som leker i sandlådan. De leker bredvid varandra ej med varandra. Liknelsen är ej helt relevant för oss.

Vi är givetvis vuxna och mogna enheter inom Aerotechgruppen som arbetar och utvecklas tillsammans för att bli starkare, tjäna mer pengar, säkerställa våra jobb etc. Det är således ej nödvändigt att göra allting själv, se om någon annan inom gruppen redan har

Förbli och befäst ytterligare Aerotechs ställning som bästa leverantör av tjänster och varor till svenska försvaret.

en mängd kolleger beskriva; Vart vill Aerotech i framtiden? Det vill säga var vill vi vara och hur tar vi oss dit.

Vi har i princip två mål vilka är väl förenliga.

Förbli och befäst ytterligare Aerotechs ställning som bästa leverantör av tjänster och varor till svenska försvaret.

Utveckla oss till att bli en av Europas större och väl etablerade underhållsföretag. Expansionen sker både civilt och militärt.

Aerotechgruppens mål och hur vi uppnår dem, beskrivs mer detaljerat i Tech In under hösten

Utveckla oss till att bli en av Europas större och väl etablerade underhållsföretag. Expansionen sker både civilt och militärt.

denna kunskap eller produktionsresurs. Då kan vi troligtvis göra jobbet billigare.

Omvärlden utvecklas och konkurrensen ökar, men en samverkande Aerotechgrupp ger en vinnande styrka.

Rolf Forsell
Stab Företagsutveckling

Cirkus och avancerad flygning höjdpunkter på familjedag

Söndagen den 29 maj anordnade FFV-enheterna i Arboga öppet hus och dessutom familjedag med gemensamt program för alla anställda med anhöriga.

Programmet omfattade tre cirkusföreställningar, förfriskningar i personalrestaurang Gyllene Balken (och en del andra ställen), avancerade segel-, motor- och modellflyguppvisningar, specialkomponerad fallskärmschoppauppvisning och skön musik av Arboga Storband.

Välmatat program

Detta välmatade program, tillsammans med familjens nyfikenhet om vad mamma/pappa gör på jobbet och inte minst det strålande vädret, drog cirka 5000 personer till FFV.

Cirkus Brazil Jacks fartfyllda föreställningar lockade fles, över 4000 såg dem. Att en och annan lämnade en före-

missade att föreviga dessa entréer varför vi inte i bild kan återge herrarnas uppsyn - det får överlämnas till vars och ens fantasi att föreställa sig herrarnas min vid entrén.

Intygas kan att elefanterna var mycket intresserade av Jan Eiborn och kivades sins emellan om vem som skulle få äran att bjuda på sin breda rygg. Men med Diana Rhodins hjälp ordnade allt upp sig och en något blek Jan Eiborn kunde göra en storstilad entré.

Fantastisk flygshow

En fantastisk uppvisning i avancerad flygning bjöds av Ekeby Aero Flygshow. Rune Ingman och Pekka Havbrandt visade med bravur hur avancerat det går att hantera segel- respektive motorflygplan i lufterummet.

Modellflygentusiaster från Arboga Flygklubb utförde uppvisningar med modellflygplan trots svåra vindförhållanden. Uppvisningarna var mycket uppskattade och säkert kommer flera ungdomar att försöka sig på denna sport av intresset att döma.

Flygklubbens eldsjäl, Per Engström och Jan Ove Jönsson med flera, demonstrerade de på marken uppställda segelflygplanen och hade en ständig ström av intresserade åhörare omkring sig.

Stillfulla hopp

De sex rökfackelutrustade hopparna

från Linköpings Fallskärmsklubb utförde uthopp från 1600 meters höjd och "seglade" i sina skärmar över hela fältet för att till sist ta mark vid markeringen framför publiken inom en radie av 15 meter. Starkt och stilfullt gjort i den starka vinden, vilket också uppmärksammades av publiken, att döma av kraftiga applåder och ovationer.

Uppskattad dag

Det var en mycket uppskattad familjedag. Väl genomförd med många intressanta uppvisningar.

Ett särskilt tack ska riktas till personal vid SR och SN som såg till att området iordningställdes och preparerats för att alla besökare skulle få en trivsamt familjedag i en lugn och behaglig miljö. Inga långa köer varken vid utskäkningsdiskarna på Gyllene Balken eller till parkeringarna. Allt flöt fint och lugnt och besökarna verkade vara mycket nöjda med arrangemangen.

Ett tack ska också riktas till Sigvard Nilsson och Ragnhild Franzén och alla andra som jobbat för att förverkliga dagen.

Cirkus Brazil Jacks lockade över 4000 besökare på tre fartfyllda föreställningar

ställning berodde inte på att föreställningen var dålig utan på den "goda" värmen.

Entré på elefant

Varje föreställning inleddes av hälsningstalarna Bengt Bardvall, Bengt Nilsson och Jan Eiborn - där de "tuffa gossarna" Nilsson och Eiborn (efter lite övertalning!) gjorde entré på ryggen av en elefant. Tech-Ins utsände fotograf

**Du! Spana in.
Det är massor
med bilder
från familjedagen
i hela tidningen
Bläddra och kolla!**



Tech-In

Adress: FFV Aerotech, CO
732 81 Arboga
Telefon: 0589 - 81859

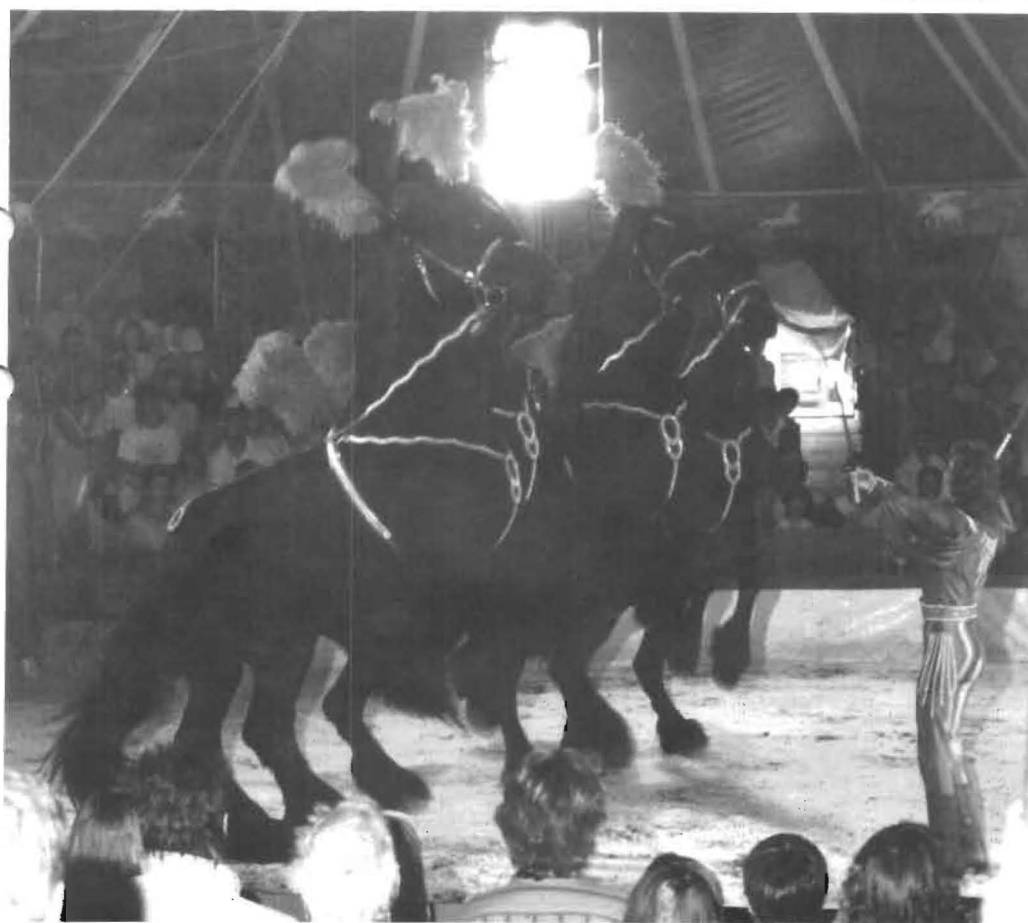
Redaktör: Lennart Bladh
Ansvarig utgivare: Per-Åke Dahlström
Divisionsombud:
Motor och Avionik: Anne Allard, AA23
Service:
Flygteknik: Benny Aretun, SD54
GS: Hans Brännström, GP30

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



"FFV borde ha öppet varje söndag" - orden är en liten knattes, med munnen full av glass och nyfikenhet i blicken. Han var nöjd med familjedagen, kanske främst cirkusen, men även att få se var pappa eller mamma arbetar. Full fart var det både i och utanför personalrestaurang Gyllene Balken. Mycket förfriskningar gick åt i sommarvärmen. En bit bort underhöll Arboga Storband.





Några döda punkter fanns det inte i Cirkus Brazil Jacks föreställning. I två och en halv timme var det full fart. Föreställningens höjdpunkter ska inte avslöjas då andra Aerotechare än Arbogaborna står i tur att se föreställningen. Tech-Ins fotograf bevisade fel föreställning och missade tillfället att förevisa informationschefen Bengt Nilsson och Avionikchefen Jan Eiborn bejublade entré på elefantryggen.



Tänk om man fick sätta sig i ett sån't där och segla iväg. Junioren på bilden verkar vara tilltalad av tanken. För mamma eller pappa kan drömmen bli verklighet. Aerotech och flygklubbar i Arboga, Linköping och Östersund har slutit avtal som ger de anställda rätt till att få en provlektion i konsten att segelflyga. Mer om dessa avtal i nästa nummer; och då med en rapport från en provtur.



En flygplansvinge kan användas till mycket. En tupplur under den ger skön avkoppling och svalka en så varm dag som familjedagen var.



Vad den här killen drömmer om går det inte att ta fel på. Han vill göra som Rune Ingman, på stora bilden, sitta i segelflygplanet och sväva fritt i luften.

Rune gav en lektion i hur man kan hantera ett segelflygplan i lustrummet; och det var en skicklig uppvisning.

Aerotechare i Arboga, Linköping och Östersund har nu chans att prova på att segelflyga.

Aerotech har slutit avtal med flygklubbarna på dessa orter som ger de anställda möjlighet att få en provlektion i luften. En bra chans att prova på lite segelflygning. Junioren på bilden blir nog avundsjuk när han får stå på marken och se mamma eller pappa segla däruppe.





Jo då, han landar med fullgod precision. Stark vind hindrar inte hopparna från Linköpings fallskärmsklubb att ta mark vid markeringen framför publiken.

Det går inte att ta miste på att Aerotech bekostat några av fallskärmarna. Emblemet är fullt synligt; även från hög höjd.





Familjedagsfoto: Ola Holmgren



Hur var det nu man skulle packa fallskärmen? Fallskärmens enorma yta kan vara svår att hantera på marken. För publiken kunde det i solskenet vara svårt att se alla begivenheter i luften.



Osqavia - lätt flygplan som skol

Ett nytt flygplansnamn har under 1987 börjat höras på olika håll i flygbranschen: "Osqavia".

Det är teknologerna på i första hand Farkosttekniklinjen (före detta Flyg) vid Tekniska Högskolan i Stockholm som antligen får konstruera och bygga ett riktigt flygplan.

Det har numera blivit svårt att överföra flygteknisk erfarenhet mellan generationerna. Förr skedde det naturligt genom de många olika projekten. Nu är projekten få och tiden mellan dem ofta lång. Den allt större specialiseringen har också bidragit till att det numera är svårt för en enskild att få en helhetsbild av ett projekt.

Behålla kompetensen

I augusti 1985 samlades representanter för svensk flygindustri och forskning i Rimforsa för att diskutera eventuella övningsprojekt för att behålla den flygtekniska kompetensen mellan de kommersiella projekten. Där tillsattes arbetsgrupper som utredde olika former för övningsprojektets utförande. I juni 1986 beslutades sedan av Flygtekniska rådet att ett övningsprojekt med inriktning på ett lätt flygplan skulle startas som första projekt.

Nytt lätt flygplan

I december 1986 hade FFA, FMV, STU, THS, LFV, FFV Aerotech, Saab-Scania och VFA undertecknat

Teknologerna i Stockholm ska under tre års tid konstruera, bygga och provflyga ett flygplan

ett avtal om att gemensamt stödja utvecklingen av ett nytt lätt flygplan i anslutning till utbildningen vid Tekniska Högskolan i Stockholm, och arbetet sattes igång på allvar.

Treårsplan

En tidsplan för tre år sattes upp. I grova drag gick den ut på att kroppsgeometrin, lastunderlagen och primärstrukturen skulle vara specificerade till nyår 1988. Sedan vidtar detaljkonstruktion och ett halvår senare börjar tillverkningen. 1989 påbörjas monteringen och flygutprovningen beräknas börja i slutet av 1989.

Den totala kostnaden beräknas till cirka åtta miljoner kronor.

Intresset bland teknologerna har hittills varit stort, men det har trots det varit svårt att få arbetskraft under terminerna - teknologerna vill helst studera då.

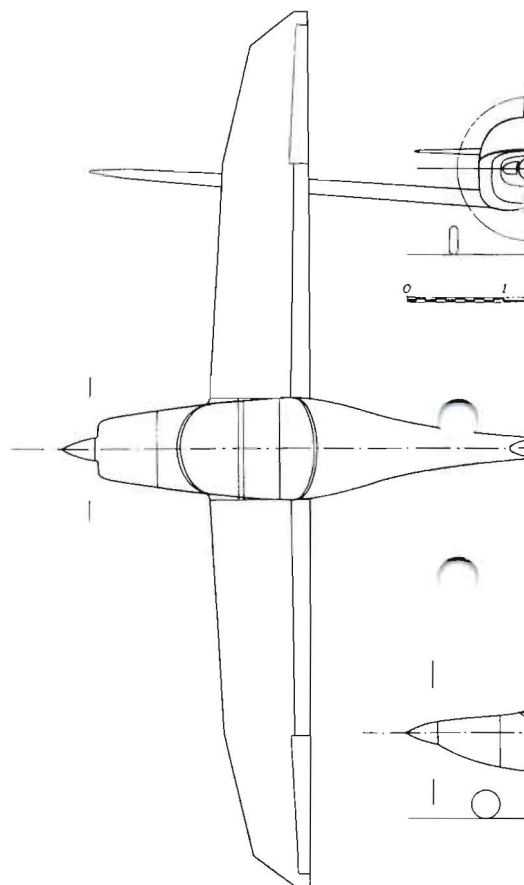
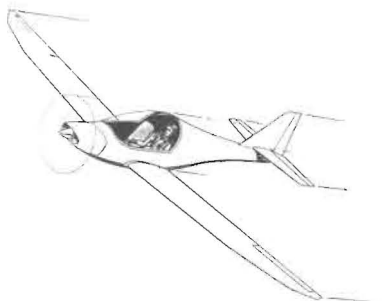
Examensarbeten

Under sommaren 1987 däremot påbörjades flera examensarbeten helt enligt planerna. Rekryteringen har också spridit sig över Sverige genom att Maskinteknikleverna vid Linköpings Tekniska Högskola har konstruerat ett utkast till landningsstället.

Meningen är alltså att teknologerna med viss experthjälp ska konstruera, bygga och provflyga ett flygplan. För att detta ska vara möjligt har valet fallit på ett litet och lätt flygplan. Ett sådant är resurssnålt med avseende på tillverkningskostnader, men möjligheterna till beräkningar och experiment är ändå stora. Planet är ett lågvingat, tvärsittigt side-by-side med dubbelkommando.

Klara avancerad flygning

Flygplanet dimensioneras för avancerad flygning med avseende på hållfasthet och flygegenskaper, men motorn kommer trots det att ha låg effekt. En effekt på 60 till 75 hästkrafter är aktuell. Låg bränsleförbrukning och kortfälsprestanda är också målsättningar. Marschfarten borde bli runt 200 km/h och stallfarten högst 75 km/h. Flygplanet bör också bli så miljövänligt som möjligt.



Fakta om Osqavia

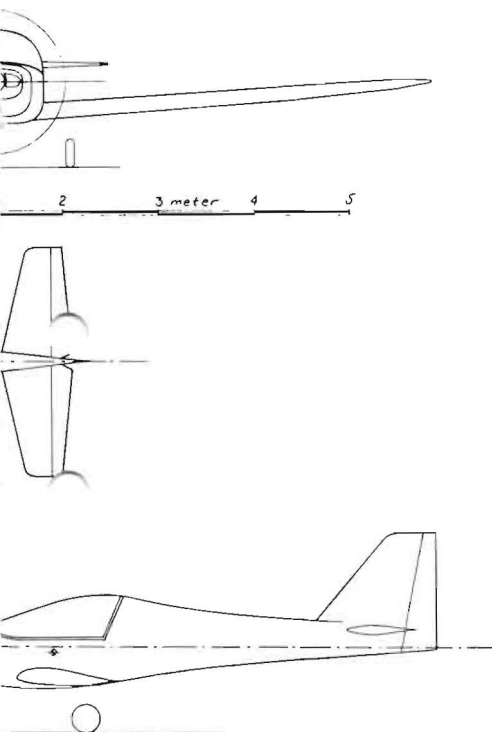
Typ: Lågvingat, tvärsittigt side-by-side med dubbelkommando.

Kropp: Kroppen är en självbärande skalkonstruktion av glasfiber-Nomesandwich. Brandskottet och ryggstödet utgör spant.

Vinge: Vingen är en trippeltrapets med rak bakkant. Profilen är utvecklad vid Tekniska Högskolan i Stockholm. Den är 16.9 % tjock laminärprofil försedd med Douglasklaff. Skalplåt av lättmetall (0.5 mm) på spryglar av cellplast. Bakfläns av strängsprutad lättmetall. Böjmomentet överförs mellan vinghalvorna genom att balkarna kopplas ihop mitt i kroppen, vilket medför att vingen enkelt kan monteras av.

Stjärtparti: Stabilisator och fena är uppbyggda på samma sätt som vingen.

exempel



Finska flygvapnet köper kanske hjälm från Aerotech

Kommer finska flygvapnet att köpa den nya flyghjälm, som framtagits till flygplan JAS, 39 Gripen? En flyghjälm som utvecklats vid FFV Aerotech i Linköping.

Svaret får vi tidigast om sex månader. Då är provningen klar. Utvärdering mellan den här hjälmen och en engelsktillverkad, Alfa-hjälm, kan då ske säger Grels Nyman, som svarar för FFV Aerotech's representationskontor i Finland.

Det var nu, i början av maj, som finska flygvapnet sände över sin provflygare, kapten Pekka Hiltunen, för inpassning av en JAS-hjälm. Flyghjälmen, som är byggd i det nya kolfibermaterialet, har en extremt låg vikt, en hjälm uppbyggd runt de högra krav man har i flygplan JAS 39 Gripen.

Personlig tillpassning

Invändigt finns i hjälmen kraftupptagande material, som ska tillpassas på

flygaren, det vill säga för en personlig tillpassning av flyghjälmen.

- Det finska flygvapnet som har behov av en serie tilläggshjälm för sina Drakenflygplan, säger Grels Nyman. Det är svårt att få tag i den gamla typen av flyghjälm. Därför var jag i kontakt med Försvarets Materielverk. Vi kom omedelbart in på de prov på hjälm, som pågår inom svenska flygvapnet. Under förutsättning att samma provprogram som genomförs på flyghjälmen till svenska flygvapnet, fick finska flygvapnet en hjälm till låns. Sedan får vi se efter en sex månaders provperiod och utvärdering, om en serieleverans på ett hundratal hjälmar kan bli aktuell, menar Grels Nyman.

Vi får också se till kommande utvärdering inom svenska flygvapnet. Frågan är vilka hjälmar svenska flygförare vill ha i framtiden, den svensktillverkade FFV Aerotech-hjälmen eller den engelsktillverkade Alfa-hjälmen. Vi får vänta och se. Som FFV-anställd hoppas vi naturligtvis på vår produkt.

Benny Aretun



Peter Edman arbetar med den personliga tillpassningen av en "JAS-hjälm" till den finske flygkaptenen Pekka Hiltunen. Kan det bli en serieleverans av FFV Aerotech-hjälmen? Tidigast om sex månader får vi svaret.

Höjd- och sidoroder, liksom skevroder, 100 procent balanserade.

Landningsställ: Landningsstället är trehjuligt och infällbart.

Huvudställsbenen är tillverkade av glasfiberkomposit.

Motor: Motorn är en österrikisk Rotax 12. Den är vätske- och luftkyld, 4-takts, 4-cylindrig boxermotor med propellerväxel. Levererar 75 hästkrafter vid 2600 rpm/propeller. Elektrisk ställbar propeller, diameter 1,6 meter.

Några data och prestanda:

Maxvikt: 470 kg

Tomvikt: 220 kg

Spännvid: 9.2 meter

Vingyta: 8 kvadratmeter

Längd: 5.92 meter

Effekt 55.2 kW

Maxfart: 270 km/tim

Stallfart: 72 km/tim

Räckvidd: 1400 km

Startsträcka till 15 m: 275 meter

Bränsle 70 liter

Tipsa Tech-In

- och säg vad du vill läsa

Har du synpunkter på Tech-In och dess innehåll är du välkommen att höra av dig.

Ring eller skriv till redaktionen och tala om vad du vill läsa om. Vi tar gär-

na mot förslag på artiklar och reportage. Så hör av dig!

Tech-In's redaktör träffar du på telefon 0589/81859. Ring! Eller skriv om du hellre vill.

Visa av JAS-erfarenhet

(Avionik) Nu har Avionik levererat det första programpaketet till Ericsson för test av kretskort till JAS. Det handlar om fem program till systemdatorn, SD80.

Projektet har kostat mycket tid och pengar, men erfarenheterna ska också smaka en del i framtiden, tror Sören Janheden.

Sören har varit administrativ projektledare och han har engagerat fem man på heltid i det här jobbet. Ja, de har jobbat mer än så, påstår flera av dem.

- Vi har väl jobbat så där åtta dagar i veckan sedan årsskiftet 85/86, påstår Sune Persson.

Okänt medel

De kretskort som ska testas tillhör de mer komplexa och samtidigt mest förekommande korten i JAS-systemdator.

- Och på grund av den större komplexiteten så ökar chanserna att göra bort sig, konstaterar Bill Jacobsson.

Med sitt gäng finns han med på ett viktigt hörn i projektet. En man är på ingång, och de övriga sitter alla samlade hos Sören Janheden, som har valt att fira leveransen med ett tårtkalas.

Och det är vid tårtfesten som jag får veta vilka bekymmer Sörens grupp på sektion Radar/EP-teknik och Bills medarbetare på Autotestteknik har haft.

- Vi har använt oss av ett hjälpmedel för programframtagning som ingen av oss utnyttjat tidigare, berättar Knut Andersson. Det innebar att vi först av allt



Här har en massa erfarenhet samlats om testprogram till JAS. Med själva testaren i bakgrunden ser vi Leif Mårtensson och Jörgen Magnusson från FFV Test Systems stående till vänster. Sen följer Knut Andersson, Magnus Kvarnström och konsulten Mats Birkestål, f.d Avionikare. Det ryktas förresten om den förlorade sonens återkomst. Framför dem från vänster Sören Janheden, Sune Persson och Åke Andersson.

var tvungna att sätta oss in i hur själva hjälpmedlet och hårdvaran fungerar.

Avlusning

Kurt talar om en avlusning av hela det mjukvarupaket de skulle använda för att ta fram programpaketet. Allt detta arbete kostade mer tid och pengar än beräknat, men förhoppningsvis ska de erfarenheter ansträngningarna gett betala sig i framtiden.

- Dels hade vi kapacitet att ta jobbet, dels är vi intresserade av att lära oss testare och testprogram för egen del. Det är ett område som vi själva vill satsa på för elektronisk presentation, EP, för radar och för beväpningshjälpapparater, säger Sören.

Programpaketet ska ingå i testare, som i sin tur används för produktionstest av kretskort. Samma program kommer att användas även i underhållet av JAS.

I IG JAS-gruppen har FFV huvudansvaret för framtagning av autotestare. Ett ansvar som i dag ligger på FFV Test Systems AB, dit vi även räknar Bill Jacobsson och hans medarbetare. Det gänget har slitit med att hitta lösningar på de problem som Sörens grupp har fått vid avlusningen av hjälpprogrammen.

- Vi har en del kvarstående problem med adaptar, och även en del på modell- och programsidan. Men tillsammans med testgänget ska vi snart lösa dem, avslutar Sören.

Anne Allard

TACK

Ett varmt tack till arbetskamrater och chefer för de fina gåvorna vid min pensionsavgång
Lennart Pettersson, FP06

Tack till flickorna på FT01 för blommorna under min sjukskrivningstid.
Ivan Jensen, FT56

Ett varmt tack för vänlig uppvaktning på min 60-årsdag.
Bertil Lindström, SH10

Vi vill tacka FFV för en trevlig familjesöndag
Maj-Britt Pettersson, MA01 med familj

Ett hjärtligt tack till företag, arbetskamrater - nuvarande och tidigare - för presenterna jag fick i samband med min pensionering.
Astrid Nilsson, AM60

Ett jättestort TACK för den toppenfina familjedagen 29 maj i Arboga! Vilket väder! Vilken underhållning!! Vilket företag!!! Storslaget och frikostigt! Vad vi njöt!

Susanne, Peter, Carl-Johan och Jakob Linde

Arméflyget firade 75 år på Malmen



Arméflyget firade 75-årsjubileum på Malmen den 27-28 maj. FFV Aerotech medverkade, dels med en skärmutställning, dels genom att ha bidragit till mahognypropellern till det nybyggda flygplanet Tummelisa, vilket intresserade kungen mycket.

D

et är 75 år sedan embryot till svenskt militärt flyg etablerades på Malmen, Malmslätt. Samtidigt uppstod begynnelsen till den verkstad som idag utgör FFV Aerotechs Malmslättsenhet - och FFV Materialteknik.

Två succédagar

Östgöta Arméflygbataljon, AF2, som inrättades vid Malmenfältet 1985, inspekterades av kung Carl XVI Gustaf, som också över-

lämnade förbandets första fana. Detta i strålände sommarväder fredagen den 27 maj, dagen före den offentliga flygdagen. Majestätet med uppvaktning gladdes åt att få se flygdagens attraktioner, bland dem en flygning av samma franska plan som "Flygbaronen" Carl Cederström 1912 använde vid utbildning av fyra arméofficerare vid sin flygskola på Malmen.

Ett sparat originalexemplar av Blériot XI från Frankrike flögs - på

kungens starttecken - av jumbojet-piloten André Moreau, och alla till flygentusiastiska killar förvandlade honoratiorens strålände av förtjusning! - Titta så läckert, sa man.

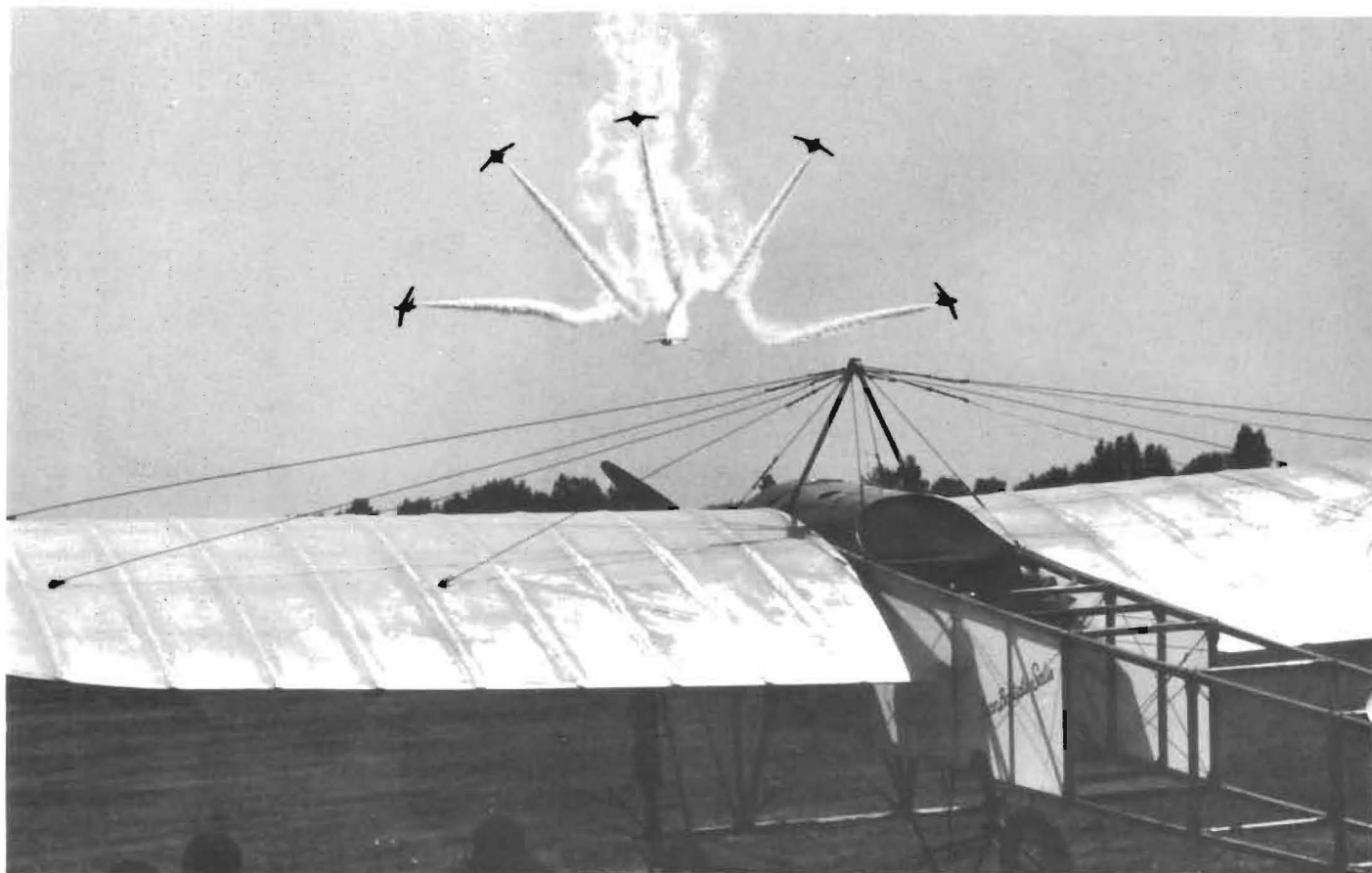
Tummelisan fängslade

Vid Kungens rundvandring i utställningshallen stannade han länge och studerade ingående den nybyggda repliken av Flygkompaniets

Det är 75 år sedan embryot till svenskt militärt flyg etablerades på Malmen

1920 tillverkade stolthet, övningsjagaren Ö1 Tummeliten (av flygar-na mest kallad Tummelisa).

Forts på nästa sida



Den 27-årige Transwede-piloten Mikael Carlsson har byggt planet på fritiden under fem år. Bland sponserna har vi medverkat, dels med plåtmaterial, dels genom att låta 73-årige pensionerade snickaren Karl-Erik Thellman tillverka proppellern på sin gamla arbetsplats.

Uppvaktningen såg lite bekymrad ut när kungen ägnade många minuter utöver programmet med att förhöra sig om det välbyggda planet, varvid han visade ett imponerande tekniskt kunnande om flygplan.

A och M

Flygdagens 10000 besökare på lördagen bjöds på ett annorlunda program. Toppen var nog Blériotens flygning samtidigt som en grupp ryttere i modell Å piruetterade framför hedersläktaren. Men annars visade flygprogrammet mest helikoptrarnas mångfald i imponerande variationer.

FFV-A och FFV-M dominerade yt-mässigt i utställningshallen med omfattande skärmställningar. Trots det soliga vädret var det påfallande många besökare som intresserat tittade på våra skärmar och passade på att vila benen en stund. Britt-Marie Olofsson, Benny Aretun och Mikael Östensson hjälptes åt att ta hand om besökarna, dela ut broschyrer och svara på alla frågor.

Trots att dessa FFV-enheter har "hemmaplan" i Malmslätt och

Även flygvapnet hedrade AF2, bland annat med sin imponerade grupp SK 60 i split-up. Niklas Forslind var påpasslig bakom Blérioten.

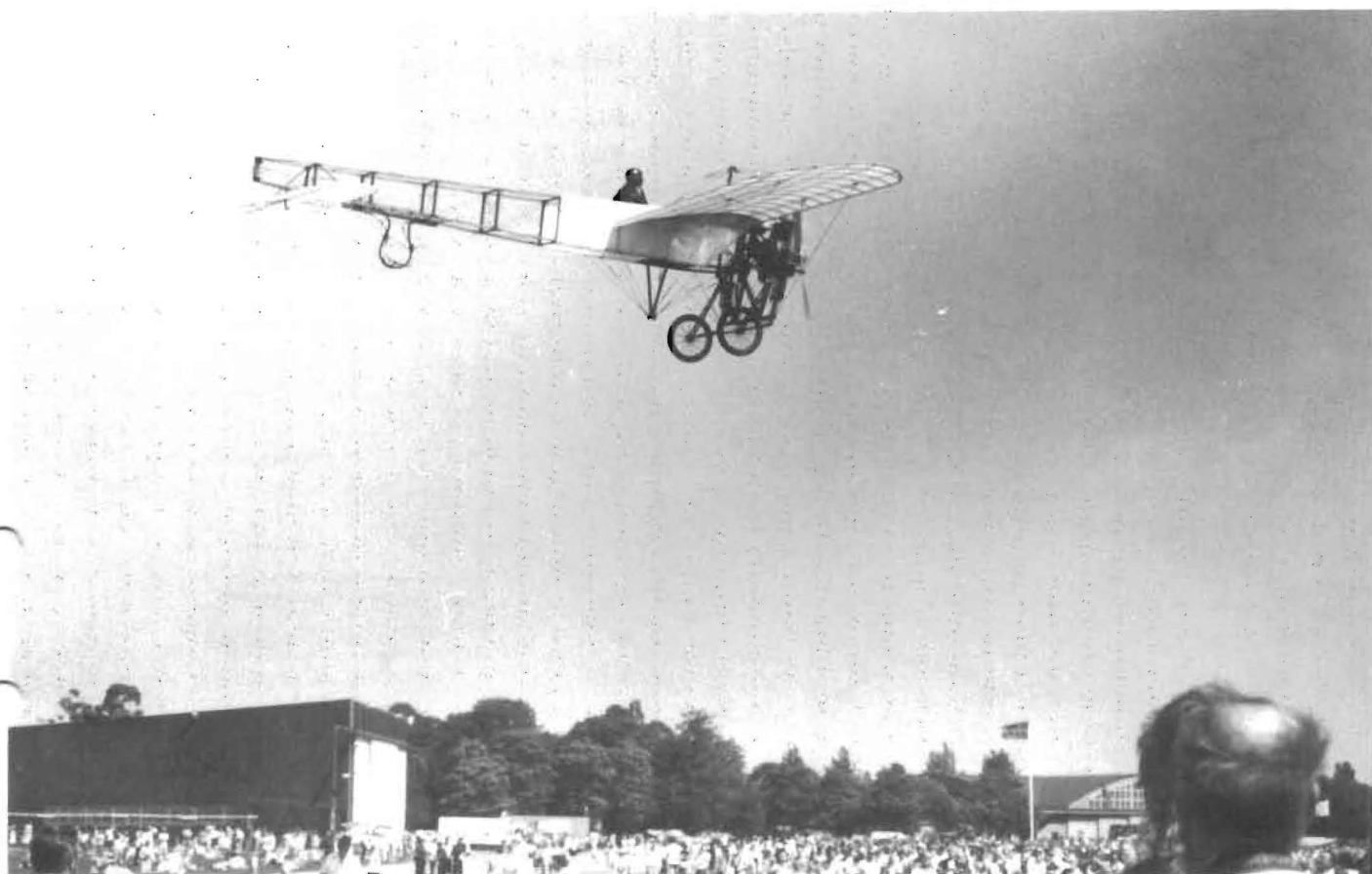


FFV-A och -M visade i bildmontrar vad vi är för några, och det var ett påfallande intresse hos publiken.

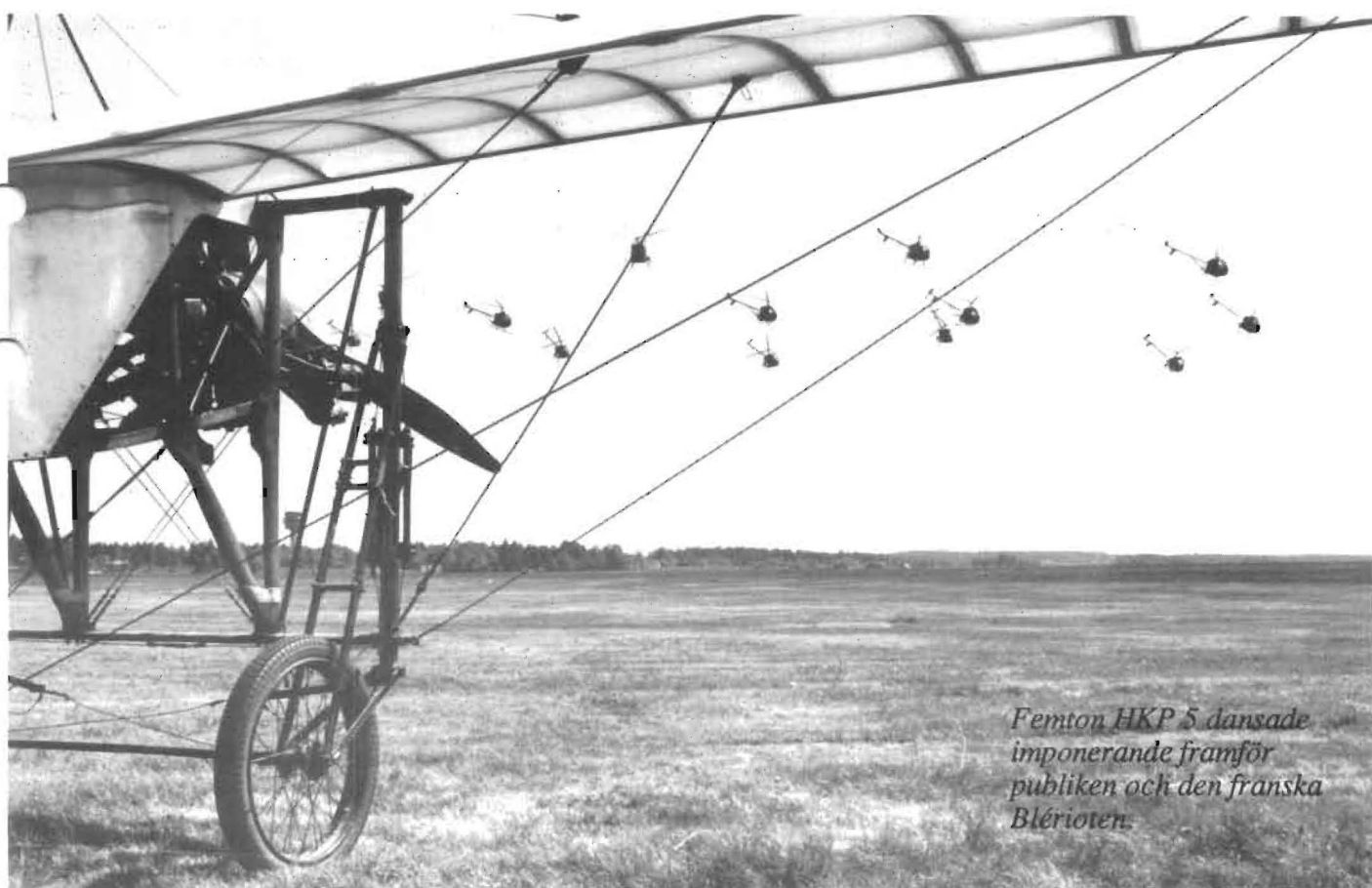
Linköping finns ett påtagligt informationsbehov om oss hos allmänheten.

FFV-Materialteknik lockade med en proffsig windsurfingbräda av kompositmaterial, som ett exempel på sitt kunnande inom materialområdet.

**Text: Ingemar Lindstrand
(Senior, som ändå var där)
Foto: Niklas Forslind och
Ola Holmgren**



Den 10000-hövdade publiken gladdes åt denna syn; Blériot XI flög åter över Malmen, liksom första gången 1911... Men oj vad det var svårt för piloten i den kytliga, varma vinden.



Femton HKP 5 dansade imponerande framför publiken och den franska Blérioten.

INSÄNDARE

Skriv gärna insändare till Tech-In. Skriv med dubbelt radavstånd och skriv gärna inte längre än en A4-sida. Skriv helst under eget namn. Vill du skriva under signatur måste du lämna namn till redaktionen. Helt anonyma insändare publiceras ej.

Massbrev - tjänste

61-9997

Cepro studerade AP2000 hos GS

Under hösten och vintern har ett konsultföretag, Cepro, som specialiserat sig på projektstyrning studerat ett utvecklingsprojekt vid division GS.

Projektet som studerades går under arbetsnamn Airport 2000 och omfattar ett nytt banbelysningsystem för flygplatser. Projektet drivs tillsammans med ett företag som heter Swetron. Detta företag har bland annat gjort simulatorer för flygtrafikledning. Utvecklingsarbetet bedrivs i nära samarbete med Luftfartsverket och FMV/Flygstaben.

I utvecklingsarbetet har ett flertal andra företag, både inom FFV-koncernen och andra, deltagit. Som exempel så har optronikgruppen vid FFV gjort stora och viktiga insatser. Genom att projektet har berört några parter så ställer det extra krav på styrning.

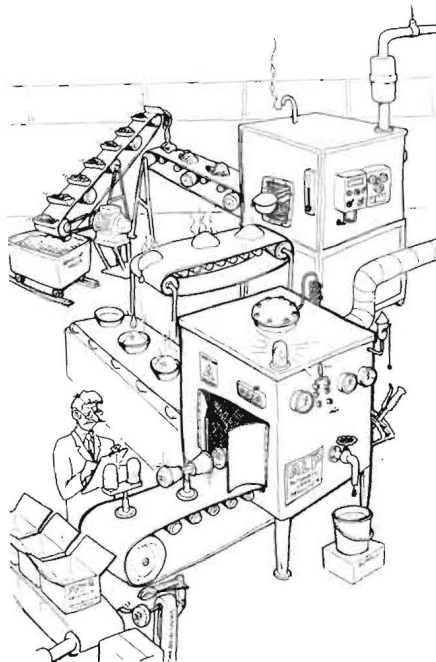
Intervjuer

Företaget Cepro har studerat vårt utvecklingsprojekt för att belysa hur det drivs.

Praktiskt har man arbetat genom att intervjua ett antal personer inom projektet från projektledare hos oss till konstruktörer i ett utomstående företag. Cepro deltog dessutom i en demonstration av projektet i Östersund.

Vad blev då resultatet?

Rapporten gav både ris och ros. Den



Airport 2000 strävar mot en hög automatiseringsgrad vid produktion av ingående komponenter.

talade om för oss vad vi gjort som var bra, men pekade också på områden där vi kunde förbättra oss.

Mycket positivt

Positiva saker var till exempel:

- personalen var väl motiverad och väl insatta i projektet
- ledning och styrning av projektet var rätt upplagt
- vi hade bra ordning på det pågående arbetet genom t ex etappindelning och delmål.

Saker vi kunde förbättra var:

- vi saknar en enkel projekthandledning, t ex mallar för ekonomisk redovisning
- vi är sårbara genom att ett antal nyckelpersoner är vitala för att kunna genomföra arbetet utan större fördröjningar
- att marknadsbedömningarna skulle vara mer detaljerade

Sammanfattningsvis ansåg Cepro att vi har ett bra projekt och att vi genomför det på ett klart godkänt sätt.

Håkan Östergren

Vinn en LP

Tech-In har fått ett antal LP-skivor som ska lottas ut bland läsekretsen. Vill du delta i utlottningen så fyll i nedanstående talong och sänd den till Tech-In.



1



2

Ja tack, jag vill gärna ha en LP.

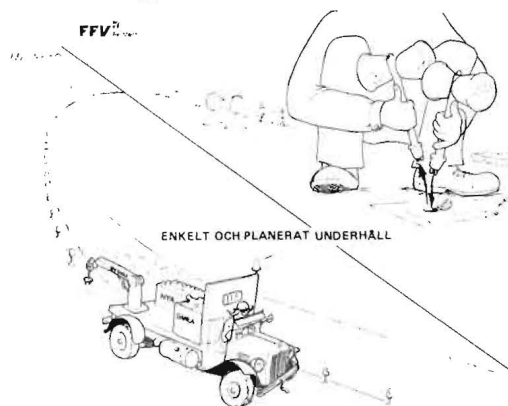
Namn:.....

Adress:.....

Postadress:.....

Jag vill ha LP 1 2

Sänd talongen till: Tech-In, CO20, 732 81 Arboga senast 15 augusti.



Enkelt och planerat underhåll är viktiga bitar i Airport 2000 systemet.