

TECNI-IA

Personaltidning för FFV Aerotechgruppen

www.aef.se



**En riktig
skummis**

mitten

1
1989

LEDARE

1989 - är året vi bevisar att långtidsplanen är realistisk

■■■ Vad vi som företag lyckas med under 1989 är till stor del avhängigt av vad Du gör! Vårt största kapital är de enskilda personerna. Ofta är företaget och Du synonymt - och det är Vi som fornar både 1989 och kommande år.

□ Sanningens minut

Aerotechgruppen utvecklas planenligt. Nu ska vi bevisa att vi klarar den strategiska långtidsplanens mål om en kraftfull expansion. Vi står inför sanningens ögonblick när det gäller att hantera komplicerade frågeställningar och att reellt få ut synergieffekter inom gruppen.

Upphandlingen av underhållet av RM8, Viggemotorn, har pågått lång tid. Nuvarande underhållsavtal är förlängt och gäller nu första halvåret 1989, men därefter är det ovisst.

Underhållet av RM8 syster-sätter cirka 400 av Motordivisionens 800 anställda.

En eventuell förlust av RM8-underhållet medför att FMVs upphandling av RM12-underhållet (JAS-motorn) inte kan ske i en konkurrenssituation. Samtidigt ökar FMVs totala underhållskostnader, med ett icke oväsentligt be-

lopp, då en del fasta kostnader finns hos Aerotech, och dessa måste bäras av FMV.

Även FMVs möjligheter att spara pengar genom utveckling av reparationsmetoder minskar drastiskt. Andelen nya reservdelar förväntas bli kostsamt för FMV, men till glädje för reservdelstillverkare.

Aerotech har under en lång rad av år tillfredställt FMVs krav på tillgänglighet, genomloppstider etc.

□ Bolagisering

Övergång till bolagsform, för affärsverksdelen, är en väsentlig fråga för oss. Bolagisering är en nödvändighet för att ge oss samarbetsmöjligheter i omvärlden, samtidigt som det möjliggör initiativ i erforderliga struktureringsåtgärder både inom och utom Sverige.

Förra året bildade vi ett nytt affärsområde, Commercial Aircraft. Nu måste affärsområdet få ut reella synergieffekter mellan enheterna och vidareutveckla de enheter som hittills presterat ett mindre bra resultat.

□ Samarbeta mer

Den i såväl omsättning som i personal största enheten inom affärsområdet är Qualitaigruppen. Vi har cirka en tredjedel av aktierna, men större beslutskraft i styrelsen.

Vi måste samarbeta så att vi når den utveckling som gruppen sannolikt är kapabel till.

Inom flygplanområdet är leasing intressant i sig som en

affär. Den ger oss dessutom underhållet, som är det primära för oss.

Att leasa flygplan och motorer ligger i linje med vår strategiska plan. AeroThrust satsar på detta genom att bygga upp en separat enhet för försäljning och leasing av motorer.

□ Ökad omsättning

Aerotechgruppen skall öka omsättningen med hundratals miljoner kronor per år. En del av detta sker genom egen tillväxt och en del kommer att ske genom förvärv av nya företag alternativt genom djupare samverkan där positiva synergieffekter mellan moderbolaget och de nya bolagen är grundförutsättningen.

□ Vårda huvudkunderna

Vår basbeläggning har vi från några få huvudkunder, där det Svenska Försvaret svarar för nästan hälften av omsättningen. Det är prioritet ett att ta hand om och vårda dessa kunder så att vi även fortsättningsvis är deras bästa och därmed största leverantör.

De satsningar vi gör på omvärlden får på intet sätt påverka våra huvudkunder i negativ form. Snarare bör det vara så att både gamla huvudkunder och nya kunder uppfattar att både vi och de har glädje av våra satsningar, exempelvis genom bättre utnyttjande av produktionsresurser, högre teknisk kompetens eller bibehållande av sådan till lägre kostnad och så vidare.

Rolf Forsell
Stab Företagsutveckling

Innehåll

Insänt & debatt

Inte mindre än sex sidor insänt återfinns du i detta nummer. De tar upp skilda ämnen och de börjar på **sid: 3**

Hydraul- och luftprovriggen

Vad hände sen?

För två år sedan fick FFV Aerotech order på den första prototypen i en ny generation provriggar. Köpare var Försvarets Materielverk som beslutat höja skydds- och miljökraven på flygflottiljernas verkstäder. Prototypen placerades på F13 i Norrköping för utprovning. Samtidigt började FMV undersöka möjligheterna att utöka beställningen. I december var saken avgjord. Samtliga flottiljer utrustas med nya riggar.

Tech-In har pratat med Stig Hjulström på FMV:FuhDF som kan berätta om bakgrunden och framtiden.

sid 10-11

Aerotechs brandmän i Arboga om sitt jobb:

Aerotechs brandmän i Arboga berättar i detta nummer om sitt arbete under en januari-vecka.

mitten

Flygande reporter

När man är ute på reportage kan allt mellan himmel och jord hända. Det fick Tech-Ins Anne Allard bekräftat på uppdrag hos Ostermans för att skriva om Flygskolan. Du kan läsa om verksamheten i FFV. Nytt, men här berättar hon sanningen bakom den artikeln.

sid 16-17

Aerotech Runt

sid 20-21

Tech-In Nr 1 - 1989
Personaltidning för Aerotech-gruppen

732 81 Arboga. Telefon: 0589-81859

Redaktör: Lennart Bladh. **Ansvarig utgivare:** Per-Åke Dahlström. **Redaktion:** Anne Allard, Benny Aretun, Hans Brännström, Set Franzén, Anna Lindberg och Lajla Näsström

Adressändring: Anställda anmäler adressändring till respektive personalavdelning. Pensionärer och övriga anmäler adressändring till redaktionen. Använd postens blankett.

Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping, 1989.

Välkommen till "nya" Tech-In!

■■■ Förändring är världens väsen är en devis som ofta används inom Aero-techgruppen. Gruppens personalinformation har förändrats i år. Vi har fått ett nytt informationsblad: Aerogrammet, som du får direkt till din arbetsplats. Tech-In har blivit en månadstidning och det här är premiärnumret.

Tech-In är din personaltidning, med betoning på personal. Här kan du läsa om personer och aktiviteter från hela Aero-techgruppen. Tech-In är inget nyhetsmagasin. Nyheterna - och det som skall förmedlas snabbt - återfinns i Aerogrammet. De kan återkomma i Tech-In, men då med förklaringar och bakgrund.

I höstens nummer av Tech-In fanns på ett flertal ställen puffar för att få dig att skriva insändare. Det har gett resultat.

I detta nummer återfinns du sex sidor med insändare och debattartiklar. Det är fler insändare än under hela förra året!

Det är bra! Tech-In har alltid plats för insänt och debatt. För att lyfta fram debatten i fokus kommer insändarsidorna alltid att komma först i tidningen - intill denna spalt där redaktionen gör sina kommentarer om aktuella händelser och frågor.

Det är bra! Tech-In har alltid plats för insänt och debatt. För att lyfta fram debatten i fokus kommer insändarsidorna alltid att komma först i tidningen - intill denna spalt där redaktionen gör sina kommentarer om aktuella händelser och frågor.

Detta premiärnummer är späckat med intressanta artiklar, förutom de många insändarna. Brandmännen på Aero-tech i Arboga har i text och bild skildrat sin vardag, en januarivecka. Det är en typ av artiklar du skall se mer av i tidningen - i en personaltidning skall personalen medverka och skriva om sitt jobb.

Jag hoppas att du skall ha mycket nöje när du läser såväl denna som övriga Tech-In. Det är en förändrad Tech-In du just ska börja läsa. Jag hoppas att du snart skall lära dig hitta i tidningen, för här finns en rad fasta rubriker och avdelningar som kommer att återkomma i varje nummer.

Lennart Bladh

Insänt & debatt

Större produktionsförlust med kaffeautomaten än med egna kaffebryggare

□□□ På en avdelning i detta företag jobbar cirka 150 personer. När jag började var dessa indelade på sju stycken fikalag, vart och ett med egen kaffebryggare. Kostnader för kaffe etc betalades med insamlade medel.

Okej, några av de 150 drack te eller eget frystorkat kaffe. För dessa fanns en hetvattenreservoar på väggen. För enkelhetens skull antar vi dock att alla drack två koppar kaffe per dag.

□ Förlorad tid

Nu hände det sig att någon kom på att produktions-tid gick förlorad när dessa bryggare skulle laddas. Följdaktligen utgick förfrågan om inköp av en kaffeautomat. Efter godkännande från oss på golvet inköptes då denna tidsbesparande apparat.

Låt oss nu räkna efter.

Tidigare tog det sju man fem minuter på förmiddag och fem minuter på eftermiddagen att ladda bryggarna.

□ Ett räkneexempel

Låt oss sedan anta att det tog max fem sekunder för varje man att hälla upp kaffet. Följden blir 2 gånger 5 gånger 60 gånger 7 plus 2 gånger 150 gånger 2, det vill säga 5700 sekunder, eller 95 minuter (1 timme och 35 minuter). Detta är den tidigare produktionsförlusten exklusive rastens längd. Rastens längd är oförändrad och tas således inte med i beräkningarna.

□ Automaten långsam

Vår fantastiska automat klarar cirka två koppar per minut, vilket ger 150 dividerat med två gånger två, vilket ger 150 minuter, det vill säga två timmar och trettio minuter, som är den nu-

varande tidsförlusten, under förutsättning att det inte bildas kö vid automaten.

□ Det är ofta kö

Det är det oftast, och även tedrickarna och de med pulverkaffe har tvingats in i denna kö då hetvattenreservoaren monterats ned för att bereda automaten plats. Dessutom kräver ju automaten daglig skötsel, vilket även det tar tid.

Vari eventuell tidsbesparing ligger i nuvarande system begriper då inte jag. Gör någon?

"Köppen"

En avgörande fråga är kanske när kafferasten börjar. Det är kanske så att en rast börjar i den stund man lämnar arbetsplatsen - och då är den förlorade produktions-tiden intjänad. Annars är det ett intressant resonemang.

Red



En ljus-idé

□□□ Med anledning av den täta bil- och cykeltrafiken inom FFV Aero-techs område i Arboga föreslår jag att övergångsskyltar, eventuellt trafikljus, sätts upp vid vissa övergångsställen. Speciellt vid Gyllene Balken.

Hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen över-skrids av många förare. En del gillar tydligen att accelerera med gasen i botten när de har passerat vakten.

Med vänlig hälsning

K-E Lundkvist

Tacken för att mor lärt mig vara glad och trevlig

□□□ Nu är jag arg, fast kanske mest ledsen. Det är nu andra gången på en vecka jag har förklarat för en karl varför jag reagerar som jag gör när jag får klappar i ändan, nyp i midjan, klapp på kinden och liknande.

Jag är också trött på att höra dem säga till sitt försvar, att jag inte skulle vara van vid "vänlighet".

Om det är så här karlar menar med att vara "vänliga" då undanber jag mig den "vänligheten" vänligen, men bestämt.

Jag har också fått höra att jag inte skulle vara van vid kramar och ömhetsbevis hemifrån. - Löjligt, var mor och fars enda kommentar.

□ Ont i själen

En tredje variant på försvar är "det var väl inte så farligt?" Vad då farligt? Rent fysiskt gör det inte ont att få en klapp där bak, men i själen gör det mycket ont. Man blir sårad. När man senare får höra att man är en uppkäftig flickunge eller lättretad och snorkig flicksnärta,

då blir man förbannad.

□ Inte mitt fel

Det är alltså mitt fel! (Jag är inte av naturen otrevligt lagd, men om folk trampar mig på tårna kan jag säga ifrån.) Fast det är ju vanligt att folk som vet med sig att de har begått en dumhet skyller på den andra parten för att klara sig själva.

För att inte halshugga det motsatta könet helt vill jag dock nämna att alla utom två har bett mig om ursäkt, när de har insett hur fatalt dumt de har handlat.

Detta har inget att göra med vare sig "vänlighet" eller min "kramlösa" barndom, utan det är en principalsak för mig och säkert också för många andra kvinnor.

□ Inga sexobjekt

Jag brukar i varje fall inte ha några närmare kontakter med "arbetsbekanta" i varken kopieringsrummet eller "printerskrubben".

Varför har inte karlar någon respekt för kvinnor? Särskilt inte inom den tekniska sidan.

Vi är inte här som några sexobjekt, inte heller för att

bevisa för någon att kvinnor klarar ett tekniskt yrke lika bra som någon annan. Vi är här av precis samma anledning som alla andra. Vi är intresserade och vi kan inte endast leva på luft.

□ Vantrivs

Det Ni nu har läst är just saker som gör att man inte alls trivs på sin arbetsplats och inte heller i staden på grund av "försök till besök" i hemmet. Tur man har "titt-hål".

Om nu inte karlarna tillhör ett obotligt släkte hoppas jag att de får sig en ordentlig tankeställare samtidigt som vi får se om det här med insändare i Tech-In fungerar.

Tro nu inte att jag är karlhatare rent allmänt. Jag har en pojkvän sedan fem år tillbaka.

Tack för ordet och Er tid.

"Skinn på näsan"

Lizzie Hamnström, som arbetar med personalutveckling, kommenterar nedan signatursens "Skinn på näsan" insändare och förklarar vad skribenten råkat ut för absolut inte får förekomma.

När inköpspris är högre än försäljningspris höjer vi priset

□□□ Svar till "Vi som ser allt Avd MF"

Med anledning av påståendet av smyghöjningar i varuautomaterna och att vi verkar strunta i inflationsbekämpandet kan vi inte låta detta påstående stå oemotsagt.

Varuautomaterna installerades 1982, priserna på bullar och Wasamackan var då två kronor per styck. När inköpspris plus moms börjar överstiga försäljningspriset måste prishöjning ske. Tyvärr är dessa automater konstruerade så att prisättning endast kan ske med jämna kronor. Av den anledningen höjer vi inte priserna förrän det är absolut nödvändigt. Det var det nu.

Beträffande varmdrycksautomaterna är priset beroende på subventioner från FFV Aerotech och Telub Teknik AB. Portionspriset var 1982 en krona per styck och är nu en och femtio, subventionen är alltså 50 öre per portion.

Höjningen är alltså under dessa år 50 öre per portion, vilket är det minsta man kan höja på grund av dessa automaters konstruktion.

Vår målsättning som personalrestaurang, driven av personalorganisationerna SF och FCTF, är att till anställda inom FFV tillhandahålla en god och närande lunch och annan service till lägsta möjliga pris utan tanke på vinstintresse. Våra lunchpriser till exempel var före höjningen den första oktober 1988 oförändrade i tre år. Så tala om smyghöjningar och inflationsdrivande tycker vi inte stämmer med verkligheten.

Styrelsen för Gyllene Balken

Det får bara inte förekomma!

□□□ Det är allas vår skyldighet att ställa upp och hindra alla avarter av beteenden i vår arbetsmiljö!

Sexuella trakasserier, mobbing och liknande är avarter av mänskligt beteende som tyvärr förekommer. Någon hos oss får därför illa och signaturen "Skinn på näsan" har sagt ifrån.

På vår arbetsplats har vi skyldighet att uppträda på ett

sätt som inte är stötande eller störande för våra arbetskamrater och vi har rättighet att få behålla vår personliga integritet. När man utsätter en annan person för sexuella eller andra trakasserier har man inte iakttagit sin egen skyldighet till korrekt uppträdande, ej heller den andres rättighet till korrekt bemötande. Dessa så kallade tysta regler skall följas. Ett nej eller ett avståndstagande

till ytrin gar eller handlingar som kränker den personliga integriteten måste alltid respekteras.

Vi vill ha en arbetsmiljö där alla trivs, låt oss vårda oss om ett kamratligt förhållande till varandra.

Och självfallet "Skinn på näsan" har Du rätt att bli förbannad i en sådan situation Du beskriver!

Lizzie Hamnström

Dåligt planerad kollektivtrafik och usel parkeringsdisciplin ger oss bilpendlare problem

□□□ Varför inte införa någon form av radmarkering på stora parkeringen i Arboga?

Skärp er folk och parkera i dubbelrader istället för i enkelrader. Ofta gör ni enkelrader med milsvitt mellanrum. Därför fylls sedan parkeringen huller om buller och ibland med nya tvärsrader.

Dessa trafikproblem är nog en av orsakerna till att besöksparkeringen ofta fylls av anställda.

□ Sätt ut betongblock

Kan inte vår servicefunktion (om den nu finns kvar?) sätta ut betongblock i kanterna för att markera rader?

Ovanstående arrangemang av block på stora parkeringen hindrar inte

snöröjning och bör även förbättra den i dag mycket usla parkeringsdisciplinen. Eftersom jag bilpendlat i många år har jag sett att parkeringarna blivit fullare och fullare de senaste åren.

□ Bättre kollektivtrafik

Dessutom borde företaget påverka lokaltrafiken att förbättra sin trafik. Kungsör och Köpingsbussarna till FFV grunden borde göra en rundtur i de båda orterna, och inte bara utgå från busstationen. Ofta kan man ha ett par kilometers avstånd från bostaden till busstationen.

Dessutom saknas förbindelse från Västerås för alla de som börja 7.30 (idag måste man börja klockan 7.00 för att ha någon förbindelse).

Om det någon gång blir

morgon och kvällsturer med VL-tågen från Köping/Västerås och Kungsör/Eskilstuna måste det ju finnas förbindelse från stationen.

Försök lära lokaltrafiken att dagens bilpendlare kräver snabba punkt till punktförbindelser för att byta från bil till buss/tåg. Ofta har vi idag redan väl fungerande samåkningsgång. Även med försämrade bilavdrag är samåkning ofta bättre än dåliga bussförbindelser.

□ Buss från stationen

Bra kollektivtrafik från Örebro, Eskilstuna och Västerås borde väl även göra det lättare att få arbetskraft eftersom vi ofta tycks ha brist på tekniker. För inte hoppas företaget och kommunen att pendlarna ska flytta till Ar-

boga om förbindelserna försämrats? En del av oss byter säkert jobb om vi tröttnar på att pendla.

I våras gjorde Arboga kommun en undersökning om pendlingen. Varför inte publicera denna i Aerotechs och Telubs personaltidningar. Jag hörde att redovisningen publicerats i Arboga tidning, men den läser ju inte vi pendlare.

Med hopp om förbättring av parkeringsordningen.

Pendlare

Signaturen "Pendlare" får svar nedan av Ingvar Bergström, MI, och Bengt Nilsson, CI

Alternativa förslag utreds

□□□ "Servicefunktionen" finns kvar och är sedan första september förra året organiserad som avdelning Produktionsservice (MI) inom division Motor.

Tidigare har utredning gjorts med avseende på möjligheterna att asfaltera och märka huvudparkeringssytorna. Detta alternativ har fått avskrivats av kostnadsskäl. För närvarande utvärderas alternativa förslag till åtgärder för radmarkering och utrymmebesparande parkering med bilarna i dubbelrader.

Parkeringsmodellen kommer att kräva ökad disciplin och försiktighet för att undvika "småsmällor" i sam-

band med backning. Snöröjningen försvåras något och kan innebära vissa problem vid kraftiga snöoväder.

Efter utvärdering av alternativen kommer beslutande åtgärder att genomföras under året (troligtvis under årets semester).

Med anledning av förekommande stöld och skadegörelse i bilar kommer de två huvudparkeringarna att utrustas med TV-bevakning under våren.

Med vänlig hälsning
Ingvar Bergström
MI Produktionsservice
Division Motor

Trafiken diskuteras just nu

□□□ I insändaren tas upp frågor som är aktuella för många pendlare i Arboga.

Förbindelser finns från/till Kungsör, Köping, Örebro, Västerås, Fellingsbro, Glanshammar med buss och/eller tåg. Tiderna passar dock inte alltid så bra mot våra arbetstider. Från företags sida införs nu flexitid successivt där arbetssituationen gör detta möjligt. Detta bör kunna öka möjligheten att utnyttja kollektiva färdmedel. De nya VL-tågen reklamerades som lösningen för bilpendlaren inom Västmanlands län. De testtider som nu gäller gör dock tågen helt ointressanta för arbets-

pendlaren till/från FFV. Självklart behövs där också fortsatt förbindelse från Arboga järnvägsstation till FFV. Företaget har i dagarna skrivit till Arboga, Köping och Kungsörs kommuner med begäran att respektive kommun tar upp frågan med Västmanlands Länsstrafik och att de likaså ordnar lämpliga rundturer inom Köping respektive Kungsör med buss för de som pendlar till/från FFV. Frågorna har också aktualiserats inom Arboga Företag i Samverkan samt i Arboga kommunfullmäktige.

Bengt Nilsson

Avsätt dåliga chefer

□□□ **Ledarskap är ett ständigt omdiskuterat ämne. Mycket skrivs om hur den ideala ledaren ska vara. Kurser, seminarier och konferenser anordnas för att utveckla det moderna ledarskapet. Nu för tiden vet de flesta ledare ganska mycket om de egenskaper som är gynnsamma för ett väl fungerande ledarskap.**

□ Det finns tydliga kriterier för att bedöma en ledares kompetens. I många fall behöver man dock inte ha någon djupare kunskap för att kunna uppmärksamma en dålig ledning. Det känns, märks och värker. Anställda som upplever att chefen brister i ledarskapskompetens kan lida i årtal utan att de eller någon annan gör något åt saken. Trots att ledarskapet står i fokus diskuteras sällan problemet med inkompetenta chefer och hur man hanterar detta problem.

□ **Ansvar inför organisationen**

Om en anställd utan ledningsansvar inte lever upp till arbetsgivarens förväntningar brukar det i allmänhet inte ge några större problem för organisationens funktion. Antingen accepterar man situationen och låter personen ifråga vara kvar på sin plats om inte verksamheten eller medarbetarna blir lidande, eller också griper man in på något sätt.

När det gäller dåligt fungerande chefer är situationen en annan. En chef har alltid ansvar för en del av organisationen. I de flesta fall brukar det innebära ledningsansvar. En chef som brister i sitt ledarskap är alltså en belastning för ett antal ledda

och för verksamheten. Inte sällan har kritiken av chefen sin orsak i flera eller andra faktorer än enbart ett bristfälligt ledarskap.

□ **Ledaren är själv ansvarig**

I många fall är dock ledaren själv ansvarig. Anledningen till varför ledarskapet inte fungerar kan vara många och viktiga, men man får inte "undersöka" sig bort från den faktiska situationen. Om en ledare inte lyckas leda på ett konstruktivt sätt och orsaken finns huvudsakligen hos den egna personen måste problemet angripas där.

Varken den högre ledningen eller de ledda brukar vara särskilt effektiva att åtgärda ett dåligt chefskap. Från ledningens sida är man ofta mycket försiktig och letar hellre efter argument för att slippa ingripa. Så kan klagomål som kommer från de underordnade till exempel tolkas som felriktat missnöje.

□ **Gränssättning och krav**

Det finns många exempel på organisationer där dåligt ledarskap kan florerar och i bland på alla nivåer. Ju mindre konkurrenskänslig en organisation är desto större tolerans för inkompetens finns det. En ledning är vuxen om

den i alla avseenden strävar efter en livskraftig och ambitiös organisation och om den gör det genom uppmuntran, men inte minst också genom gränssättning och krav.

□ **En dålig chef har inget berättigande**

Konsekvensen av att ställa krav bör innebära att man byter ut en chef som inte klarar av ledarskapet. Det är en missuppfattning att man tar humanitära hänsyn om man ger chefen chans efter chans eller bortser från vissa grava brister. Ofta försöker man att få de ledda att förstå att chefen gör sitt bästa och att man inte bara kan flytta på honom. En dålig chef har inget berättigande till en ledarposition.

□ **Negativt för verksamheten**

Den som har ansvar för att andra människor ska kunna och utnyttja sina resurser får på inget sätt vara ett hinder för detta. För det första är det direkt negativt för verksamheten och således organisationens målsättning. För det andra riskerar andra, oskyldiga, att tappa arbetslusten och bli likgiltiga och även sjuka.

□ **Påfrestande leva upp till chefsrollen**

De ledda kan vara nog så klara över att chefen inte kan sköta sitt arbete som han eller hon bör, och ändå inte våga konfronteras med denne. Bortsett från hur destruktivt det dåliga chefskapet är för organisationen och de underordnade är det en påfrestning inte minst för chefen själv.

Man ska inte förringa den påfrestning det innebär att försöka leva upp till en roll och inte lyckas med det.

Även om personen i fråga kan förneka problemet så tär det på kropp och själ. Han måste hålla distans till den han är beroende av samtidigt som han måste ge den ledning och förtroende, även om en konfrontation med sanningen kan vara smärtsam så kan den också innebära en enorm lättnad.

Han behöver inte längre fortsätta med att misslyckas. Ju tidigare en sådan konfrontation sker desto större är möjligheten att etablera respekt för en ny arbetsfunktion utan att vara stämplad för sitt misslyckande.

□ **En ansvarsfull ledning är lyhörd**

I ett system där ledda väljer sin ledare kan de välja någon annan när de inte längre är nöjda. Inom till exempel myndigheter, skolor och privata företag tillsätts ledarna. Detta innebär att svaret att byta ut ledarna ligger hos tillsättarna. En ansvarsfull ledning är lyhörd för det som sker inom organisationen och lyssnar på de anställda. En ansvarsfull ledning fråntar en chef ledarskapsansvaret så snart det finns tillräckligt med belegg för att personen inte förmår bära ansvaret.

Ulf Malmgren

Insändaren besvaras på nästa sida av Aerotechs personaldirektör Per-Åke Dahlström

Vi satsar på att utveckla våra ledare

□□□ Det problemkomplex som Du tar upp i Din insändare är på intet vis okänt för ledningen inom Aerotech.

Alla företag har både bra och dåliga chefer. Vårt företag utgör inget undantag. Det är dock vår uppfattning att vi har tillgång till ovanligt många bra ledare inom Aerotech.

□ I otakt

Att några av våra chefer för närvarande kommit i otakt är helt naturligt med tanke på de stora förändringar som skett inom Aerotech de senaste åren. En utveckling som ställt helt andra och högre krav på chefsrollen.

□ Stöd och hjälp

Plötsligt kan en chef som tidigare ansetts bra upplevas som dålig. Den första åtgärden vi då tänker på är inte avsättning. Innan vi tar till ett sådant drastiskt steg måste vi först ha tömt ut alla andra möjligheter. En till synes dålig chef kan bli en bra chef genom hjälp och stöd i form av olika utvecklingsinsatser.

□ Ledarutveckling

Vi har de senaste åren genomfört stora stasningar på ledarutveckling som givit och kommer att ge resultat. Vår ambitionsnivå är inte

lägre utan snarare högre de närmaste åren inom detta område.

För att tydliggöra vad som krävs av varje chef inom Aerotech kommer ett antal seminarier i arbetsgivarrollen att genomföras under 1989.

□ Seminarier

Under dessa seminarier kommer bland annat vår policy för Organisation och Ledarskap att presenteras. Det är sedan varje chefs skyldighet att föra budskapet vidare till samtliga medarbetare och att leva upp till innehållet i policyn.

De chefer som trots omfattande utvecklingsinsatser inte klarar sin ledarroll kommer självklart inte att platsa som chef inom Aerotech. Det är dock inte avsättning vi i första hand talar om utan snarare att dessa chefer ges möjligheten till val av alternativa karriärvägar.

□ Känner ansvar

Insändarskribenten kan vara helt övertygad om att ledningen för Aerotech känner ett stort ansvar för dessa svåra men angelägna frågor.

Vår ledstjärna är och kommer att vara att försöka vända en omöjlig chefsituation till något positivt för såväl företag som anställda.

Per-Åke Dahlström

Är det inte ... Jovisst – årets dummate tävling

□□□ Är det inte... Jo, visst är det... Utan tvekan årets dummate tävling. Vem kan och vill lägga ner energi på att lösa fotogåtan. Möjligen de avbildade själva. Sen kan man fråga sig hur någon ska kunna känna igen 15 chefer, om man trots 12 anställ-

ningsår bara sett 1 (säger en) i verkliga livet och den chefen satt på en elefant. Det måste finnas betydligt viktigare saker att lösa inom företaget än den att lösa fotogåtan.

Björne i magasinet

GISSNINGSTÄVLINGEN

Vad håller ni på med?

□□□ Gissa vem?



Olles son

Vem har nytta och nöje av julkoken?

□□□ Nu måste en liten tyst och snäll gräsrot få göra sin stämma hörd. Det gäller julkoken FFV-Folket. Jag har pratat med många av mina arbetskamrater och ingen har något positivt att säga om boken. I stället infinner sig några frågor som det kan vara av intresse att få besvarade. Vad kostar boken? Hur många personer har varit inblandade i projektet? Vem har nytta och nöje av boken (förutom de avporträtterade)? Nog kunde pengarna ha använts bättre, till exempel till en biobiljett, gratis middag på mässen eller dylikt.

Björn A. FP60

Kommentar:

En tävling kan inte uppskattas av alla. Jultävlingen har rönt uppskattning, åtminstone om man skall döma efter antalet svar.

Red

En julklapp som åkte i soptunnan

□□□ Julklappen! En bok som åkte direkt i soptunnan.

Vem är intresserad av folks fritidsintressen?

Jag skulle uppskatta att till exempel bli bjuden på julkmiddag på personalrestaurangen avdelningsvis. Det skulle påverkat vi-andan.

Snällt barn

Jullunch endast för ett fåtal utvalda

□□□ Hjärtligt tack, Ingvar Agelén, för att du så omsorgsfullt valde ut de som skulle dela på julkinkan vid jullunchen. Att bjuda in alla gamla pensionärer var en fin gest. Åtminstone mot de som bor i KAK-området.

Men de andra då, förtjänade de ingen julkinka? Det är fruktansvärt att gallra bland pensionärerna så att en del blir bjudna, en del får komma därför att de "brukar" komma medan andra inte får komma alls.

□ Slet för Avionik

Alla vet väl att Service har delats mellan Motor och Avionik. Under hösten saknade Avionik en del personal och "lånade in" folk från Motor som tidigare tillhört

Service. De jobbade och slet för Avionik, men någon julkinka var det tydligen inte värt. Att de och deras tillfällige chef på Avionik tidigare var arbetskamrater på gamla Service räckte inte heller som skäl för att dela på grisen när den nu var styckad.

□ Illa vald tid

Julbordet serverades på "mässen", nära och bra, och kalaset pågick cirka en timme. Tiden, klockan 15.30, var knappast satt med tanke på oss som slutar 15.42 och än mindre med tanke på dem som åker kommunalt 16.05 eller samåker. För att inte tala om hur illa den passade alla som arbetar deltid och kanske har barn på dagis som måste hämtas efter ordinarie arbetstid. Varför serverades inte jul-

bordet mellan klockan 11 och 12 när hungern är som värst? Då finns dessutom större delen av de anställda på FFV.

□ Svångrem

Det märks tydligt att svångremmen har dragits åt hårt på Avionik, och att det gäller att vända på "vartenda öre". Kanske är det inte så konstigt då att personalen slutar i dessa tider, och att inga nya börjar i deras ställe. Gamla division Service håller på att försvinna sakta men säkert.

Med önskan om en bättre fortsättning på det nya året, Ingvar Agelén, från

"En heltidsantäld busspendlare"

Insändaren besvaras nedan av Ingvar Agelén, chef för Avioniks avdelning Materialadministration

Divisionen saknar fullständig adresslista på alla pensionärer

□□□ När det var dags att bjuda in "mina" pensionärer började jag leta efter deras adresser.

På egen hand och med hjälp av andra började jag ta fram uppgifter till ett nytt register. Vid jultid var listan ganska lång, bland annat tack vare pensionärer från Arboga, men den var inte fullständig. Därför är jag

glad över all hjälp vi kan få med att förbättra och komplettera adresserna. Har du själv några uppgifter så ge dem gärna till ATs expedition. Då kanske de "utvalda" kan bli fler vid nästa kontakt med pensionärerna.

Tanken med julbordet var inte att i första hand ställa den värsta hungern hos anställda vid FFV Aerotech. Meningen var snarast att skapa förut-

sättningar för de anställda vid AT att träffas, känna gemenskap och umgås under trevliga former i juletid.

Tidpunkten fick bli en kompromiss, eftersom jag inte var den ende som anlätade Gyllene Balken den dagen. Och som bekant serveras lunch för alla anställda mellan klockan 11 och 12.

Ingvar Agelén

En stund a

□□□ Så har då JAS flugit till sist, och det har skrivits spaltkilometer om den historiska händelsen. Sedan premiären har det nya stridsplanet hunnit avverka åtminstone en flygning i överljudsfart också.

Det var många som delade stundens allvar och ögonblickets glädje när JAS 39 Gripen äntligen lyfte mot en klarblå decemberhimmel.

□ - Tänk att hon har kommit upp nu efter alla svårigheter. Underbart! sa Britt Kindberg och torkade bort tårarna som envist skymde hennes lyckliga blick.

Britt jobbar på Saab Flygdivisionens ekonomiavdelning. Där har hon kommit i nära kontakt med alla de ekonomiska bekymmer som JAS-projektet dras med. Därför blev premiärflygningen rena plåstret på såren för henne.

En överlycklig Kai Hammerich, vice VD på Saab Flygdivisionen, hade svårt att stå stilla när JAS-silhouetten avtecknade sig mot himlen. Han skuttade omkring bland pressfolket på radarkullen och jublade fram uttalanden till alla intresserade:

- Jag mår fantastiskt bra! Det här är bokstavligen ett lyft för oss. Och se bara hur väl vi har ordnat det med vädret, solen, molnen - ja allt! Det är ju därför det har dragit ut på tiden med premiärflygningen, förstår du väl.

□ Stolt Bildt

Carl Bildt, moderaternas partiordförande, kände en stor stolthet. Efter en närmare titt på flygplanet och sedan han gett sina gratulationer till piloten sa han:

- En dag som denna kan vi med rätta känna oss stolta över vad vårt land kan åstadkomma. Det här är ett synbart bevis på att Sverige är en högteknologisk nation med stark neutralitetsvilja. Få länder klarar ett projekt som detta idag, och det här kommer att gå som en bild runt världen.

Att moderatledaren var på sitt allra bästa humör visade han med att skratta gott åt Tech-In redaktörens fråga: Sa du "som en Bildt runt världen?"

Det gäller ju att citera sina intervjuoffer rätt!

...djupt allvar och vild glädje



Här går premiärpiloten Stig Holmström upp och provar JAS-vingarna för första gången, en händelse som han förberett i mer än tre år.

□ JAS hann före

I vimlet på plattan framför flygplanet blev generalmajor Gunnar Lindquist nära nog omkullsprungen av Tech-In. Det mötet satte tillfälligt stopp för hans planer att stiga på VIP-bussen för vidare transport till lunchen.

I april lämnar Gunnar Lindquist sin tjänst som chef för Huvudavdelningen för Flygmateriel inom FMV. Det föranellede förstås en fråga om hur det känns med ett sådant här lyft så tätt inpå pensionen?

– Det känns fint, och det är mycket

tillfredsställande att allt har gått så bra idag. Vad som framför allt slår mig en stund som denna är att så många har jobbat så hårt mot slutet för att få allt färdigt till premiären. Och dessutom förstår jag vilket intensivt samarbete det måste ha krävt mellan alla dessa människor.

– För mig personligen är det glädjande att JAS hann upp i luften innan jag hann gå i pension. Nu hoppas jag att de ekonomiska frågorna också löser sig innan den dagen kommer, sa Gunnar Lindquist och fortsatte mot den hägrande lunchen.

□ Kan bli favorit

På presskonferensen skojade och njösade den mycket avslappnade piloten Stig Holmström med pressfolket. Han berättade om den hittills största flyghändelsen i sitt liv, om de långa förberedelserna och om den härliga känslan när stunden äntligen var inne.

Någon frågade om den "vingliga" landningen har med det elektroniska styrsystemet att göra?

– Tänker du ha synpunkter på mitt sätt att flyga? svarade Stig Holmström rappt med ett skälmskt leende.

Hans favorit bland flygplanen har alltid varit Draken, men han höll det inte för omöjligt att Gripen skulle kunna överta den rollen. JAS kan bli en klar pilotfavorit, för man trivs verkligen i kabinen, sa han.

Och hur firar piloten en sådan här premiärflygning? Jo, kutym är att han bjuder sina kolleger på sherry, och det var precis vad Stig Holmström tänkte göra.

**Text: Anne Allard
Foto: Olle Skogman,
FLYGBRANSCHEN**



Några böner om motorkraft och styrka bad aldrig Hans-Olof Karlsson, informationschef på Volvo Flygmotor. Ändå låg det en viss lättnad i konstaterandet: – Motorn gick, men det var ingen överraskning för oss!



– Det känns nästan som att få barn!, jublade en överlycklig Britt Kindberg och glädjetårarna trillade i ögonen när JAS lyfte mot decemberhimlen.

– En produkt för den internationella marknaden

□□□ Skydds- och miljökrav drev fram beslutet att byta ut flottiljernas 30 år gamla riggar mot moderna. Därför bekostade FMV utvecklingen av en kombinerad hydraul- och luftprovrigg.

– Men utöver ökad säkerhet ger den datoriserade utrustningen även en rad andra fördelar som kortare provtider, bättre överblick, högre effektivitet och kvalitet, konstaterar Stig Hjulström som svarar för handläggningen på FMV.

□ Han tar emot på Linnégatan 85, där FMV numera är granne med FOA och Socialstyrelsen. Säkerhetsskäl tvingade Underhållsavdelningen för Flygmateriel bort från mysiga rum och kringelkrokiga korridorer på Narvavägen. Och skillnaden känns påtaglig i de snörräta raderna av rum i oändliga kasernkorridorer.

□ Till belåtenhet

I en stinn pärm har Stig Hjulström samlat hela underlaget om provriggen. Han bläddrar i den, stannar upp, läser några rader ur något protokoll och drar sig till minnes tågordningen.

– Utprovnigen gick väldigt bra. Det var lätt att sätta operatörerna in i arbetet med riggen och de blev förtjusta över resultatet, säger han på trygg norrländska.

– De problem som uppstod löste vi snabbt med hjälp av personalen på Motorprovningen i Arboga som levererar riggarna.

Redan på hösten 1987 såg FMV ett behov av ytterligare tio riggar. Men den ekonomiska situationen lade hinder i vägen för en så stor beställning.

□ Fem plus fem

– Istället beställde vi fem riggar med option på ytterligare fem. Men först efter hårda prisförhandlingar med FFV Aerotech.

Motorprovningen presenterade sin



För två år sedan berättade FFV-Nytt om Aerotechs utveckling av en ny generation riggar. Stig Hjulström på FMV kan fortsättningen på historien om hydraul- och luftprovriggen.

kostnadskalkyl. Med vissa justeringar av prototypen kunde man reducera priset på serien.

– Vi kom överens om att avstå från den mest sofistikerade tekniken, men bygger in en utvecklingspotential för att kunna möta JAS-behoven i framtiden, förklarar Stig Hjulström.

I december utlöstes FMV optionen. FFV Aerotech skall alltså fram till oktober 1992 leverera tio provriggar för omkring 30 miljoner kronor.

□ Likhet en fördel

Redan i januari startade utbildningen av teknisk personal från F16 i Uppsala och F4 i Östersund. Någon vecka senare installerade Motorprovningen den första serieriggen i Östersund, där driftsättningen nu pågår.

På tur står F16 och sedan skall Aerotech i Linköping få överta prototypen från F13. Den är tekniskt sett litet mer sofistikerad och klarar bland annat högre tryck än serieriggarna.

– Dels är det viktigt att FFV har ordentliga marginaler vid provning efter större reparationer på sin Apparatverkstad, dels är det en fördel att riggarna ute på flottiljerna är identiskt lika, förklarar Stig den prioriteringen.

Han berättar till sist om sina studier av vad marknaden kan erbjuda i fråga om provriggar. Inte minst på flygutställningarna i Paris och Farnborough.

– Jag har letat efter något jämförbart utan att hitta det. Därför tror jag på FFV-riggen som en produkt även för den internationella marknaden. Behovet finns redan där.

Text & foto: Anne Allard

- Det är klart att resultatet blir bra när vi får vara med och bestämma

□□□ Det är mer än 35 år sedan Bosse Norling började jobba på F13 i Norrköping. Han är verkmästare på hydraulverkstaden och först med att prova den nya riggen.

- Den är fantastisk med tanke på att det handlar om en prototyp, säger Bosse och är förvånad över att felet har varit så få. Men han tror sig också veta varför.

□ - Vi som jobbar i hydraulverkstäderna på flygförband har fått vara med från början och bestämma hur den här riggen ska se ut och vad den ska klara. Det tror jag är en viktig orsak till att den har blivit så bra.

- Det kinkade visserligen litet i början, men grabbarna från FFV i Arboga fixade felet lika snabbt som de dök upp. Det samarbetet har fungerat perfekt, tycker Bosse.

□ Smidigt

Den nya riggen ersätter två gamla, en för hydraul- och en för luft/bränsle-

provning. De modellerna byggdes ursprungligen för flygplan 35 Draken och har hängt med i snart 30 år.

Visserligen har de modifierats ett par gånger, men tungarbetade har de ändå alltid varit enligt Bosse.

- Nu vinner man i smidighet och exakta värden, för det är stor skillnad mellan att jobba med manometrar och med digitala instrument. I och för sig tar det litet tid för datorn att mata fram rätt programpunkt om jag inte startar från början. Men det är inte så störande att det på något sätt förtar fördelarna.

□ Välskyddat

Bosse ser stora vinster i miljö- och skyddshänseende. Idag är ljudnivån så låg under körning att han utan vidare kan föra ett normalt samtal under arbetet. Den värsta ljudkällan, hydraulmodulen, är placerad i ett rum för sig bakom dubbelisolerade väggar.

- Dessutom är riggen lätt att använda. Uppkopplingen är ungefär som tidigare, men mätningarna är mycket enklare, påpekar han.

En annan fördel är mångsidigheten. Provriggen klarar komponenter för hyd-



Tyst, säkert och snabbt går arbetet med den nya hydraul- och luftprovriggen på F13 i Norrköping. Bosse Norling är mycket nöjd med resultatet och med 35 års erfarenhet vet han vad han talar om.

raulik, luft, bränsle och el. Idag används den för Viggens räkning och den är redo för JAS 39 Gripen i framtiden.

Text & foto: Anne Allard

Flax - ett projekt

med luft under

vingarna

□□□ MPS-satsningen på Flygteknik rullar för fullt. En investering på 15 miljoner kronor och 30000 interna man-timmar.

Det här är en stor insats med många inblandade och en tuff tidsplan, men också med många tillfällen att hitta nya och bättre lösningar.

Inom Aerotech har vi under lång tid diskuterat olika MPS-lösningar utan att det egentligen resulterat i något konkret. Men allt arbete har inte varit förgäves. Det har gett oss en bra grund att stå på när vi nu inom Flygteknik börjat jobba på allvar. Samtliga divisionens avdelningar är inblandade.

Egentligen borde vi i stället för MPS (Material- och Produktionsstyrning) an-

vända begreppet verksamhetsstyrning. Satsningen omfattar kundorder, produktionsstyrning, verkstad och teknik, materialstyrning, inköp och produktionsekonomi.

Dessvärre går det inte att göra allt på en gång. Först i planerna ligger de tunga funktionerna som behövs för att vi ska kunna avveckla dagens ICL-system så tidigt som möjligt. Målet är att få ett ADB-verktyg som hjälper oss att få en bättre planering och styrning av vår verksamhet.

□ Integrerat system

Ett av dagens problem är att vi har ett antal system som inte riktigt hänger ihop med varandra. Överföringar mellan olika system leder till förseningar och inaktuella uppgifter. Speciellt gäller detta för produktionsekonomin. I ett integrerat system får vi aktuella uppgifter och färre förseningar.

Vi vill också förenkla registreringar och inrapporteringar till systemet. Bland annat diskuteras återrapportering av verkstadstid via enkla terminaler.

Vi har valt att jobba utifrån ett

standardsystem. Det är den mest fördelaktiga lösningen med hänsyn till tid och kostnader. Dessutom bör ett standardsystem kunna ge oss impulser till att jobba på ett nytt och bättre sätt.

Vissa delar av systemet passar inte riktigt för vår verksamhet. Det kommer att behövas vissa anpassningar, men tanken är att vi så långt som möjligt ska använda systemet som det ser ut.

Men själva datasystemet är inte allt. Om vi vill få ut något vettigt ur systemet måste vi själva se till att mata det med rätt uppgifter. En av orsakerna till missnöjet med dagens system är att de innehåller gamla uppgifter, och i vissa fall, felaktig information. Innan vi tar det nya systemet i drift måste vi därför gå igenom samtliga data och rätta de fel som finns.

Kraven på informationskvaliteten kommer att vara avsevärt högre i det nya systemet. Eftersom det är ett i hög grad integrerat system kommer ett fel att få effekter inom betydligt fler funktioner.

Ett system kan aldrig bli bättre än de som använder det!

Per-Arne Jonsson, FD30

□□□ Vi tror att vi kan göra en bra insats vid händelse av olycka eller brand. Vi har fått utbildning i första hjälpen och den kunskapen underhålls genom uppföljningskurser. Vi får utbildning inom räddningstjänsten, dels genom egna övningar och dels genom externa kurser. Så vi tror att vi är bra utrustade.

□□□ Vad beträffar de entreprenörer som vi kommer i kontakt med vet vi att vi är respekterade. De gånger vi måste säga ifrån om ett arbetsmoment försöker vi hjälpa till med konstruktiva lösningar för att arbetet skall kunna fortgå.

□□□ Vi tycker att vi har ett stimulerande och bra arbete, där arbetsuppgifterna är omväxlande. Och då vi tror oss förstå att den låga eller obefintliga förekomsten av bränder beror på vårt förebyggande arbete känns arbetet meningsfullt.

AEROTECHS BRANDMÄN OM SITT ARBETE:

- Vår förebyggande verksamhet gör att arbetet känns meningsfullt

□ **Onsdag:** Lennart är brandvakt i byggnad 53. Karl tvättar två smutsiga bilar. Därefter vidtar förberedelser för övning med våra "deltidare", som skall hållas på eftermiddagen.

■ Övning med deltidare

"Deltidare" är de 11 grabbar som är utbildade rökdykare och anslutna till räddningstjänsten. De finns ute på FFV, med egna ordinarie arbeten. De kan genom personsökare snabbt kallas in. För att hålla god standard på dem har vi en övning med dem en gång i månaden.

Dagens övning består av tre olika moment. Dels materialkännedom, dels orientering inom området och dels ett moment med luftapparater.

Alla, utom två som anmät förhinder, kommer. Så vi blir totalt tolv stycken idag.

■ Hitta rätt byggnad

Vi delar in oss i tre grupper. Grupp ett börjar med materialkännedom, vilket innebär att var och en får en lapp med namnet på ett verktyg eller utrustning som finns på räddningsbilarna. Så får de tala om var prylen finns, och därefter gå och hämta den.

Grupp två får under tiden börja med

orienteringsövningen. Gruppen får en lapp med en adress, till exempel byggnad 23. I den byggnaden, vid centralapparaten, finns en ny lapp med nästa adress. Till gruppens hjälp finns kartor, och i värsta fall en kommunikationsradio. Centralapparat är den apparat till vilken alla brandlarm i byggnaden är dragna och varifrån en överföring går till vakten, som har bevakning dygnet runt.

Grupp tre börjar med luftapparatsmontering. Det gäller att kunna byta lufttub på den egna utrustningen samt att få radio och andningsmask att passa ihop.

■ Ett olycksfall

På förmiddagen när vi förberedde övningen kom ett larm: "Olycksfall i berget". Lennart och Roland (vår räddningschef) åkte snabbt ner i berget med den lilla räddningsbilen, som har bärplats. Snabbt fram med bär och bärvagn och fort i väg till den skadade, som försikt placerades på baren för transport till bergsinfarten.

Under tiden hade landstingets ambulans anlänt och tar över den skadade för vidare transport till lasarettet i Köping.

När landstingets ambulans finns i Arboga och snabbt kan vara ute vid FFV är vår primära uppgift att föra fram den skadade till ambulansen, men det händer att vi får



sköta hela transporten till Köping.

□ **Torsdag:** Även denna dag börjar med biltvätt. Blött och slaskigt väder gör bilarna gråa istället för röda. Karl fortsätter med månadskollen av centralapparater, provar larmöverföring till vakten och att larmklockorna ljuder. Det rör sig om ett 40-tal centralapparater som skall kontrolleras varje månad.

■ Ett olycksfall

Lennart tar hand om den stora räddningsbilen, som vi haft en del startproblem med, trots att batteriet varit fulladdat. Oh vattenfullt har batteriet varit orkeslöst. Återstår att byta batteri och se om problemen försvinner.

På kvällen går Kalle brandsyn, en åtgärd som är pålagd räddningstjänsten för att i brandskydds-förebyggande syfte kontrollera att allt är som det skall vara. Brandsyn görs cirka två timmar efter arbetsdagens slut och med ett rullande schema.

■ Flygplan saknas

Just som brandsyren skall börja ringer telefonen:

- Hej har ni sett till ett flygplan som heter SE-FMK?

- Nej det har vi inte. Det är ingen som



radion och kontrollerar de luftapparater vi har utlagda i bland annat berget och i byggnad 39.

Vid tankning av diselfordon utanför en byggnad har ett utsläpp skett. Lennart sanerar med absol.

□ **Tisdag:** På morgonen biltvätt som vanligt. Karl arbetar vidare med kontroll av centralapparater. Lennart gör översyn av brandsläckare. Det finns cirka 1500 handbrandsläckare och släckaggregat inom Aerotechs verksamhetsområde i Arboga, och alla skall ha sin årliga översyn.

■ Brandvakt åt takläggare

Senare på dagen är Lennart brandvakt åt takläggare på byggnad 53. Karl är svetsvakt i byggnad 10 - en stege skall flyttas. En lite "kinkig körning" eftersom det i byggnad 10 finns provbockar för reamotorer och dessutom skall stegen vara fästad nära ett trätak.

På kvällen brandrondering, även denna kväll utan anmärkning.

Lennart Jansson och Lars Björklund går igenom dagens övning med räddningschefen Roland Stenström (bilden till vänster) Nedan syns Sture Nyberg, Henry Larsson och Lars Lööw fylla räddningsbilen med vatten.

reda på väderleksförhållande, för att meddela detta till, i det här fallet, helikopterföraren. Dagens väder är vind 4 knop, 220 graders vindriktning, ett QFE, eller barometerstånd på 1010 bar, och 3 grader varmt.

■ Helikopter ska landa

Helikoptern anländer cirka 20 minuter försenad.

Senare på dagen skall helikoptern landa på ett tio meter högt torn, som är uppställt på flygfältet. Vi har tidigare säkrat en räddningsstege till tornet.

Landningen på tornet innebär för vår del beredskapsläge ett, det vill säga, hjälm med visir, handskar på, slang med lämpligt munstycke apterat samt motorn igång på räddningsbilen.

■ Övertid på kvällen

På kvällen övertid. Det är byte av nitritgarn samt funktionskontroll av kolsyreanläggningen i provbockarna i berget.

Nitritgarn är ett bomullsgarn som är väldigt lättantändligt och används därför att knyta upp kontaktdon med som vid brand ger utlösning av kolsyran.

På Aerotech i Arboga finns ett tiotal sprinkleranläggningar av kolsyre och halontyp, som vi kontrollerar varje år.

**Text och foto:
Karl Widlund
Lennart Ström**

meddelat att dom vill landa här.

- Det var illa. Det här planet skulle flyga hem från Nyköping till Hagfors, men det har inte hörts av. Han startade klockan halv tre från Nyköping. Nu är klockan en bit över fem.

- Tråkigt att höra. Vi har inte varit ute på fältet sen tolv idag, så jag kan åka ut och titta om jag hittar något.

Sack, det var bussigt.

När jag ute på fältet ser jag i mörkret ett flygplan stå uppställt på uppställningsplatsen. Det är SE-FMK. Planet är hittat. Piloten har ringt Hagfors och talat om att han valt att gå ner i Arboga på grund av motörningar.

■ Fredagen är städdag

□ **Fredagar** försöker vi ha som städdagar. Så även denna dag. På eftermiddagen - efter fysisk träning blir det bastubad.

Sent på eftermiddagen kommer vår divisionschef, Lars Lindberg, och får en genomgång av våra bilar och utrustning av räddningschefen.

□ **Måndag:** På förmiddagen är det slangrullning, uppmärkning och inläggning i förråd. På måndagar provkör vi alla motorredskap, som motorspruta, elverk, motorredskap och motorsåg. Vi provar rökdykar-

□ **Onsdag:** Klockan nio är en helikopter anmäld att landa. Vi ska i god tid före landning kontrollera landningsplats och ta



Från monolog till dialog

□□□ Ofta handlar det om enkla åtgärder, exempelvis att kunna ge tydlig information och uppmuntran. Att kunna tala om när en arbetsuppgift utförts på ett bra sätt, men också ta negativ kritik positivt och att ge kritik på rätt sätt, säger Sonja Claseryd, som arbetar med PULS-programmet på division Flygteknik.



□ Efter att PULS-resultatet blev känt började närmaste chef med en presentation av resultaten samt diskussion och analys av eventuella problem tillsammans med sina medarbetare. Målet var att finna förslag till lösningar och utarbeta ett handlingsprogram. Ett program som för Linköpings del utmynnat i aktiviteter för respektive avdelning.

□ Förändring tar tid

- Förändringar tar tid. En del kan åtgärdas omedelbart, andra på sikt. På en del håll arbetar de i smågrupper, tillsammans med arbetsledaren som är ansvarig för åtgärdsprogrammet. Mycket handlar om hur man bearbetar information, om samarbete, mål och ledarskap.

- Personalen inom division Flygteknik har visat ett starkt engagemang och vilja att uppnå de mål PULS-resultatet utmynnat i. Ett exempel på åtgärd är rollbeskrivningar av våra funktioner, det vill säga vad som

förväntas av oss i våra arbeten.

- Vi arbetar nu vidare i grupperna med arbetsplatsträffar, planeringssamtal och med de åtgärdsprogram som hittills vuxit fram, avslutar Sonja.

HANS MOLANDER, AVDELNING FLYGPLAN

- Processen nyttig

□□□ - Processen har varit nyttig. Vi har kunnat ta tag i vissa, annars svärfångade, problem och börjat bearbeta dem, säger Hans Molander, chef för avdelning Flygplan.

PULS-resultatet har visat att även om det mesta inom avdelningen fungerat bra så finns det områden som behöver rättas till.

□ Fungerat bra

- Vi har kanske inte alltid kallat våra möten för arbetsplatsträffar. Vi har regelbundna träffar, där vi dis-

kuterat problem och i samverkan försökt lösa dem.

- Jag har en bestämd känsla av att såväl arbetsplatsträffar som planeringssamtal fungerat bra. Det finns ingen anledning att tro att de inte kommer göra det även fortsättningsvis.

□ Måste fortsätta

- Jag tror att alla är medvetna om att denna process, med regelbunda samtal och träffar, måste fortsätta, avslutar Hans.

VILFRED LUNDBERG, AVDELNING SERVICE

- Positiva effekter

□□□ PULS-resultatet visar att det på ett övergripande sätt fungerade bra på olika nivåer, säger Vilfred Lundberg, controller på avdelning Service.

- Visst finns det positiva effekter av PULS-resultatet. Bland annat har man på samtliga områden arbetsplatsträffar.

□ Arbetsplatsträffar

- En gång per månad

träffas man. Det är en utomordentlig källa till informationsutbyte, en information som vi faktiskt inom service tidigare använt oss av, fast inte på alla områden.

□ Omorganisation

- Vissa störningar på grund av omorganisation försköt genomförandet något, avslutar Vilfred.



AvioComp

bildade

särskild

PULS-grupp

I AvioComps PULS-grupp ingår, från vänster, Carry Thuresson, Torkel Delcomyn, Sonja Claseryd, Jan-Ingvar Johansson, Karl-Erik Nilsson, Torbjörn Hagström, Jan-Erik Fasth, Hans Johansson och Patrik Andersson.

□□□ Utöver de normala arbetsplatsträffarna bildades inom AvioComp en särskild PULS-grupp.

- Vi selekterade, gav angelägenhetskrav i det program som kom från PULS-projektet, säger de som ingår i arbetsgruppen. En grupp som nu arbetar med åtgärder inom AvioComp.

- Svåra frågor lägger vi i PULS-gruppen, medan enklare behandlas på arbetsplatsträffarna.

- En komplicerad fråga kan vara reservdelshantering, andra exempel är mål och budgetredovisning.

På en punkt är man helt överens. PULS-arbetet har öppnat portarna för en friare dialog, och gett en ökad dialog samt satt stopp för felaktig ryktes-spridning.

- Vi har fått periodicitet i arbetsplatsträffarna och även fått upp effektiviteten i våra möten.

EVERT KLASSON, ELEKTRONIKVERKSTADEN PÅ AVDELNING APPARAT:

- Bättre beskrivning av rutinerna var åtgärd omedelbart efter PULS

□□□ - Vi jobbar med produktionsmöten, som vi har var fjortonde dag, säger Evert Klasson, som ansvarar för elektronikverkstaden inom avdelning Apparat.

Trettio personer berörs och medverkar i dessa möten, möten som funnits sedan lång tid tillbaka.

Åtgärder omedelbart efter PULS var att bättre beskriva rutinerna i organisationen, ge förslag till förändringar och förenkla, exempelvis, inköpsförfarandet för inköp av "mindre omfattning".

Översködligare närvaroinformation samt rollbeskrivning för funktionen inom produktionsstråken är andra exempel. Men även mer tidskrävande förslag inom reservdelsförsörjningen har ingående diskuterats.



Produktionsmöten var fjortonde dag är regel på avdelning Apparats elektronikverkstad. Evert Klasson (till höger) samtalar här med Anders Karlsson och Per Larsson.

- Det nya datoriserade planeringssystemet, MPS, som vi nu och i fortsättningen ska arbeta med hoppas vi ska lösa många av dagens problem.

Förenkla, förtydliga och utbyta information har vi gjort tidigare. PULS-projektet har visat att vi kan och bör bli ännu bättre, avslutar Evert.

JAN-INGVAR JOHANSSON, AVIOCOMP

- Kärnproblem kom i ljuset

□□□ - Vi tog omedelbart tag i kärnproblemen, problem som genom PULS lyfts fram på ett bra sätt.

□ - Vi har nu regelbundna möten med våra speciella grupper. Gruppernas storlek och sammansättning försöker vi ständigt anpassa för att få rätt arbetsmodell. Vi måste hela tiden vara i

balans så att vi kan hålla hög effektivitet.

□ Föredömligt arbete

- Alla inblandade personer har på ett föredömligt sätt arbetat med det program vi har och som vi i fortsättningen kommer att arbeta med, avslutar Jan-Ingvar.

BO PETTERSSON, AVDELNING TILLVERKNING:

- En injektion för framtiden

□□□ I samband med att resultatet av PULS-undersökningen presenterades också "Basundersökningen", den hälso- och psykosociala undersökning som Statshälsan genomfört, säger Bo Pettersson, chef för avdelning Tillverkning.

□ - Båda visade att vi är mer på jobbet, är mer positiva till arbetet och har en bättre arbetsmiljö, jämfört med mot-

svarande industrier. Men visst var PULS-undersökningen en injektion för att fullt ut få igång såväl arbetsplatsträffar som planeringssamtal.

□ Bättre information

- Ytterst ser jag arbetssättet som en möjlighet att öka och förbättra utbytet av ömsesidig information inom sektion, avdelning och division, avslutar Bo.

MATHS BACKERÖD, AVDELNING APPARAT:

- Dialogen har förändrats

□□□ Vi arbetar med PULS sektionsvis, Mekanik, Instrument, Teknik och Staber, säger Maths Backeröd, chef för avdelning Apparat.

□ Uppdelningen är naturlig. PULS-resultaten redovisas därför för dessa områden.

- PULS-projektet har varit bra. Mycket, som annars vore svår fångat, har förts upp till ytan.

- Arbetsplatsträffarna är inget nytt.

Det har bara inte uppfattats så inom produktionsstråken. PULS-undersökningen har förändrat dialogen i träffarna.

□ Åtgärdsprogram

- PULS tillsammans med andra utredningar medförde att vi startade ett åtgärdsprogram med mycket bred ansats. Vi vill i det breda perspektivet få en bättre effektivitet i det vi gör. Det handlar mycket om att veta vad vi ska göra och att må bra, avslutar Maths.

Bertil kan

□□□ En redaktör måste vara beredd på allt. Den här gången var det flygläraren Bertil Björkquist som började konstruera direkt.

- Du kan väl inte skriva om Ostermans flygskola utan att själv ha flugit en helikopter? sa han med sådan förvåning, att jag genast förstod hur befängd tanken var.

□ Någon intervju var det inte tal om innan vi hade klarat ut de teoretiska grunderna kring rodrens primära verkan. Och ute på plattan hade han ställt en illmarig Enströmhelikopter i högsta beredskap för den första flygktionen.

Det är sånt här som gör skrivandet till en fråga om att ge och ta. Den här gången fick jag ge Bertil chansen som flyglärare och ta den där förbaskade flygktionen för att så småningom få min intervju. Och återigen frågade jag mig, varför jag inte valde ett annat yrke när jag en gång hade chansen?

□ Att inte nå ända fram

Med en belåten suck satte jag mig tillrätta i helikoptern. Det är inte så dumt ändå att vara "under medellängd". Nu visade det sig att mina fötter och "Enströms" pedaler inte fick den rätta kontakten. Så någon flygktion kunde det inte bli fråga om förstod jag. Istället såg jag fram emot en trevlig rundtur under kontrollerade former med en erfaren pilot.

Men Bertil visste förstås hur man råder bot på ett sånt problem. Det var korkat av mig att tro något annat. Genast var han framme, drog ur några sprintar och vände helt sonika på pedalerna. Eftersom jag inte har samma möjlighet att vända på fötterna, så var kontakten snart ett faktum.

Headset på och så fick Bertil och jag hörbar kontakt med varandra också. Något som jag snart skulle få anledning att beklaga.

□ En enda, skör tråd

När vi gick igenom checklistan före start glömde jag för en stund all nervositet. Det var för många saker att hålla reda på om motorvarv, rotorvarv och det där gummibandet som skulle

råda bot på för korta ben

hålla ihop alltsammans. Jag hade gärna tagit mig en närmare titt på det, för man vet ju hur snabbt gamla gummiband torkar och spricker. Bertil tycktes däremot inte vara medveten om hur skör en sån tråd kan bli, så vi fortsatte. Nu var det frikopplingen jag skulle tänka på i händelse av motorstopp.

Jag bemödade mig verkligen om att lägga allt på minnet. Det här var kunskaper som skulle kunna komma till nytta inom en alltför snar framtid. Mellan himmel och jord kan ju vad som helst hända.

Med fötterna på de förlängda pedalerna, vänster hand på gasen och med rotnors primära verkan i högra handens spak lämnade vi plattan. Och så var kontakten med Moder Jord bruten.

☐ Jag flyger!

Vet ni vad karln sa när vi väl satt däruppe? På order "du tar rodren", skulle jag svara "jag flyger". Och så skulle jag göra det! Jag stirrade fånigt på Bertil - något så dumt! Men efter att ha gett mig en rad instruktioner gjorde han det verkligen. Han sa "du tar rodren"!

Sällan gubbe lilla, tänkte jag och bet ihop tänderna. Var vi inte överens om vad du skulle svara? Hörde jag Bertil uppmana i headsetet, som tyvärr fungerade alldeles utmärkt.

Överens och överens. Jag var inte ens säker på att jag hade lust, och det sa jag också. Men det var bara trams fick jag veta, och så hörde jag mig själv klämma fram: Jag flyger!

Och den närmaste timmen, som kändes betydligt längre, flög jag verkligen. Med Bertil vid min sida klarade jag både planflykt och 360-graders svängar även om det blev svettigt i handflatorna.

☐ Så in i gungan

Svårare var det att hålla helikoptern stilla i luften, att hovra som det heter. Tala om att komma i gungan! Musklerna var som gelé när vi väl landade, sen får Bertil säga vad han vill. Någon vecka senare landade ett telefax på redaktionen från Bertil Björkquist och det löd:

"Nå, hur var då Anne Allard som flygelev. Ja, faktiskt gick det ganska bra. Hon avslöjade redan vid genomgång före flygning att jobbet vid FFV givit en hel del teknisk kunskap inom flygområdet.



En lycklig reporter får sitt reportage efter att ha överlevt sin första flygktion med livet i behåll. Den som "tvingade" henne att öva rodrens primära verkan var Bertil Björkquist, flyglärare på heltid vid Ostermans flygskola.

Hon genomförde övningar i rodrens primära verkan, planflykt och svängar i planflykt lugnt och mjukt. Hon verkade inte spänd och stressad utan uppfattade alla instruktioner. Vid hovring gick det däremot inte så bra. Det skall inte gå bra vid första försöket. Ingen kan hovra direkt. Sammanfattningsvis: Anne Allard bör ha bra möjligheter att klara minst pri-

vatflygcert. Att uttala sig om högre cert går ej att göra efter en lektion.

- Vågar du sätta in detta i tidningen, Anne?"

Jadå, magistern, det vågar jag!

**Text: Anne Allard
Foto: Joachim Osterman**



Arboga

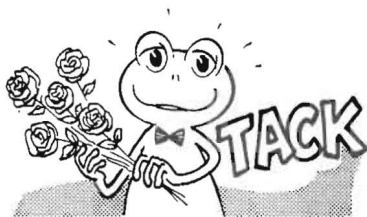
L Benny Ask, MG30
 Marianne Bergstedt, AT41
 Svea Ulrika Danielsson, AE60
 Helen Eriksson, AS40
 Mats Henriksson, AT30
 Lars IngemarJohansson, AM40
 Birgitta Nyhlen, MA40
 Tomas Täuber, AS40
 Jan O Änre, MA93
 Göran Granström AR20

Linköping

Åke Karlsson

Östersund

Anders Jacobsson, GA60
 Lars Munkeby, GT
 Roberth Söderlundh, GT
 Rut Berglund, GA40
 Astrid Berglund, GA40
 Miael Olofsson, GB70



Till er alla som gjorde en dag oförlömlig vid min pensionering. Ett hjärtligt tack till FFV Aerotech, facket samt arbetskamrater för god mat, blommor och presenter.

Nils Hammarlund, FF68

Tack till alla för gott samarbete och uppvaktningen i samband

med att jag slutade min anställning på avdelning Apparat.

Janne Öрман

Ett hjärtligt tack till FFV Aerotech för julklappen. Den var trevlig och det gjorde gott i hjärtat att som pensionär bli ihågkommen.

Märta och Arne Johansson

Ett hjärtligt tack för blommor och presenter som jag fick mottaga vid min pensionering.

Rune Nystrand, FA28

Tack till företaget och SF-2112 för blommor och gåva i samband med min pensionering

Ann Marie Didriksson, FP70

Ett hjärtligt tack till er alla för uppvaktningen i samband med min pensionering.

Rune Åkerstrand, MI23

Ett hjärtligt tack för uppvaktningen i samband med min pensionering.

Ingegerd Eklund, MI32

Mitt varmaste tack till FFV Aerotech, FCTF If 107, chefer, arbetskamrater och övrig personal för gåvor och blommor jag fick i samband med min avgång, samt tack för gott samarbete under årens lopp.

Annagreta Karlsson

Hjärtligt tack till SF avd 2152 och FFV Aerotech för julgåvorna, samt ett hjärtligt tack till mina arbetskamrater för de gåvor jag fått under året.

Margareta Persson, MA24

Ett varmt tack till fack och FFV Aerotech för blommor och julgåvor i samband med min sjukdom.

Annie Saxyn, MA94

Tack till chefer och arbetskamrater för blommorna och presenterna och jullunchen i rätt miljö.

Magnus Magnusson, FT70

Ett stort och varmt tack till alla arbetskamrater inom FFV i Malmslätt för de bevis på uppskattning jag fått under min sjukdomsperiod.

Arne Gustavsson, FF23

Tack Ingvar för den trevliga sammankomsten för MI:s personal, och tack mässpersonalen för det goda julbordet. Tack också för den fina "bakgrundsmusiken".

MI:s personal

Ett stort tack till MI för det goda julbordet och den trevliga kvällen.

MI73, MI74

Ett tack till arbetskamraterna på avd MR43 för presenter jag fick under min sjukskrivning.

Arne Andersson, avd MR43

Ett hjärtligt tack till FFV Aerotech, Chefer, Arbetsledning, FT70, Avdelning SF 2112, samt Verkstadsklubben FFV Aerotech för gåvor och blommor som jag fick mottaga till jul, efter en längre tids sjukskrivning.

Ingemar "Haken" Hansson, FT44

Ett hjärtligt tack till företaget, arbetskamrater och facket för de gåvor jag fick till jul.

Olle Holm, MR44

Ett Tack för den fina julklappen som jag fått mottaga från FFV Aerotech-gruppen och Dir Tommy Johansson.

Gustaf Rollbäck

Ett tack till Gilbert Wahlén, chef för Mätteknik, för den 30 november och för allt som vi blev bjudna på.

Gustaf Rollbäck

Ett stort tack till Pekka, Gun och Anna-Lena för den trevliga julfesten.

Personalen på MG

Ett varmt tack till facket för blommorna jag fick till jul, efter en längre tids sjukskrivning.

Ingrid Andersson

Ett hjärtligt tack till FFV Aerotech tillverkningsavdelning, FFV Verkstadsklubb och SF Avd 2112 för julgåvorna.

Roger Malmström, FT53

Ett hjärtligt tack till företaget och till arbetskamrater och vänner för uppvaktningen i



samband med min pensionering.

Walter Rudengård SA-SC

Hjärtligt tack till grabbarna i A-hallen, "tjejkompisarna" och SF 2112 för blomstergrupperna till jul och blommor under min sjukdomstid.

Inger Håkansson, FS12

Ett hjärtligt tack för fina julgrupper och gåvor.

Birgitta Hahn, FS12

Ett varmt tack till företaget och SF2112 för de vackra julblommorna.

Roland Wilhelmsson, FT57

Ett varmt tack till SF 2152 för blommor och present jag fick till jul, efter en längre tids sjukskrivning.

Margareta Andersson, MR80

Tack till er alla för blommor och presenter när jag slutade min anställning på AT31

Roger Jakobsson, AT31

Ett varmt tack till arbetskamrater och vänner liksom facket och företaget för uppvaktningen på min 50-årsdag.

Allan Gustavsson, AF27

Ett hjärtligt tack till SF för julgrupperna och till företaget för julbord, blommor och presenter.

Elin Johansson, AT45 och

Eli Nordin MI14

Ett varmt tack till företag, fack och avdelning för blommor och presenter till jul.

Enar Johansson, AE30

Till chefer, arbetskamrater och "gänget" på division Avionik. Ett hjärtligt tack för hägkomsten på min högtidsdag!

Lennart Fransson, AF07

Ett hjärtligt tack företaget och SF för blommorna jag fick till jul

Stig Johansson,

Vi sex

Varför bär inte du ID-kort?



Einar Zetterström

- Jag tycker det är onödigt att ha det dinglande runt halsen. Alla här på GS känner varandra väl och besökare har ju egna brickor. ID-kortet är säkert mer motiverat att bära inom FFVs större enheter.



Åke Gustafsson

- Vet inte, jag har aldrig haft det på mig.

- Det är aldrig någon som frågat mig. När jag började var det frivilligt att bära ID-kort. Har inte hört att det skulle vara något tvång.



Dag Lihuvudh

- Jag tycker det är fullständigt onödigt.
- Så kan jag kontra, varför har inte du själv ditt ID-kort på dig? (Varvid en skammens rodnad kan skönjas i herr fotografens ansikte)



Susanne Green

- Ja, visst slarvas det med ID-kortsbärandet. Jag kan ställa en motfråga och undra varför du har ID-kort.

- Det är inte så strängt här. Jag har aldrig känt krav att man måste bära sitt ID-kort



Karin Magnusson

- Det beror på ren och skär glömska. Jag har ID-kortet i handväskan, men kommer aldrig ihåg att ha det på mig. Så enkelt är det!

Därför ska ID-kort bäras

ID-kortet är ett synligt bevis på din behörighet, samtidigt som det visar allvaret i vårt företags säkerhetsskydd.

Redan vid inpasseringen till FFV Aerotech ska ID-kortet bäras synligt.

Det är vars och ens uppgift att medverka till det inre skyddet. Då ska ID-korten bäras. Det är inte tillräckligt att enbart tala om säkerhetsskydd.

NY I AEROTECHS EKONOMISTAB

För Karl Kun är cirkeln sluten

■ Aerotechgruppen har blåst liv i bolaget Aerotech AB, som bildades för tre år sedan. Det har tidigare varit vilande men träder nu in som ägare av alla de bolag som operativt styrs av Aerotechgruppen. En av bolagets nyanställda är Karl Kun, som också är ny medarbetare i affärsgruppens ekonomistab sedan december.

Karl Kun ska till att börja med ta hand om arbetet med att sammanföra Aerotechgruppens bolag inom Aerotech AB.

– I år ska jag också göra moderbolagets första redovisning. Det var inte aktuellt förra året eftersom Aerotechbolagen då fortfarande lydde under FFV AB, berättar Karl.

– Aerotech AB är en produkt av FFV-koncernens idé om att varje affärsgrupp ska bära det fulla ansvaret för sina egna enheter.

Och vem är då Karl Kun som på detta sätt ger sig in i Aerotechgruppens ekonomilabyrint?

Föredetting

Man skulle kunna kalla honom en föredetting. För nio år sedan arbetade han nämligen som ekonom på dåvarande FFV-bolaget Industriprodukter AB. När bolaget blev Metem följde Karl med, och sedan tog han även det följande steget över till Alfredeen-Metem.

Så småningom hamnade Karl på Cipro och fordons-elektroniken. Och sin vana



Karl Kun kommer från tidigare FFV-ägda Cipro. I Aerotechgruppens ekonomistab ska han ta hand om arbetet med att sammanföra de bolag som nu flyttar in under Aerotech AB och även administration och redovisning av det nya moderbolaget.

trogen följde han med bolaget när det senare såldes till Elektrolux.

Men i december förra året utlystes en ny ekonomitjänst inom Aerotech, och det blev en alltför stor lockelse för Karl. Så nu är cirkeln sluten och han är FFV-anställd igen.

Bättre bild

– När jag läste platsannonseren gjorde jag mig bilden av Aerotech som företaget såg ut för fem-sex år sedan. En flygplansunderhållare och en stor enhet inom koncernen både vad gäller omsättning och resultat, berättar Karl.

– Idag har jag förstått att det döljer sig betydligt mer än så bakom företagets namn. Därför måste jag erkänna att jag inte visste särskilt mycket om verksamheten innan jag kom hit.

Karl har med andra ord kompletterat sin bild av Aerotech. Och för att nu komplettera bilden av Karl Kun, får han svara på en fråga som han säkert ofta hör. Varifrån kommer namnet Kun?

– Mina föräldrar kommer från Ungern och därifrån kommer alltså mitt namn, förklarar han.

Text & foto: Anne Allard

Håkans dia på julkort

Avionik har tagit ett nytt grepp för att hitta motiv till sina julkort. Nu får divisionens medarbetare stå för motiven. Det finns säkert massor av vackra vinterbilder att botanisera bland i dialådorna därhemma.

Något stort hallå elk upprop blev det inte för att få fram premiärbilden. Idén kläcktes så sent att både efterfrågan och tillgången på bilder måste begränsas starkt av tidsskäl.

Fotograf nummer ett blev Håkan Hallin på Robotavdelningen. Han presenterade en vy över Arbogaån från Labron mot öster. Med vintersol, klarblå himmel och mycket snö fick den pryda Avioniks julkalender 1988.

När ni som tar fram dia-projektorn för att visa tjocka släkten era amatörcort eller proffsbilder, kan ni börja tänka på nästa jul. Det är alltid bra med god framförhållning och med gott om tid att välja bland alla godbitar. Och i höst ska ni vara beredda. Då ska ni i god tid få veta när Avionik börjar jaga julkort igen. Vad får fotografen som belöning? Jo, äran av att vara utvald och vederbörligen presenterad i personaltidningen. Det kan också tänkas att ett välmatat bokslut medger en liten julkapp som tack.

AA



I svart på vitt kan Tech-In tyvärr inte ge riktig rättvisa åt Håkan Hallins vackra vy över Arboga i vinterskrud.

Avioniks internationella satsning har gett frukt

■ I höstas kunde Tech-In berätta att Avioniks flygmätningssystem FLIS 2500 är ett av divisionens dragplåster på den internationella marknaden.

Thomas Persson, som då arbetade med Avioniks affärsutveckling, berättade att FLIS är en produkt som väckt intresse och att han personligen trodde att kundkontakterna skulle leda till nya order inom loppet av ett par år.

Nu kan Thomas konstatera att hans bedömning var riktig. I slutet av förra året skrevs ett kontrakt på FLIS 25/20. Köpare var Nigerias Federal Ministry of Aviation. Ett kontrakt Avionik tog hem i konkurrens med alla stora tillverkare av flygmätningssystem.

Internationalisering

I kontraktet ingår, förutom leverans av materiel, även installation, samt utbildning av kundens personal.

Thomas Persson är belåten:

- Vi talar om internationalisering, men vi har inte gjort många affärer där vi haft det totala åtagandet. Kontraktet med Nigerias luftfartsmyndighet är ett genombrott för FLIS 25/20 på den internationella marknaden.

Kontraktet med den Nigerianska luftfartsmyndigheten är inte den enda internationella affär som Thomas skrev kontrakt på för Avioniks räkning förra året. Tre kontrakt, på över



Här har Avionik sålt ett flygmätningssystem, säger Thomas Persson, och pekar på Nigeria

45 miljoner kronor, skrevs förra året.

Krävs kunskap

Internationella affärer är inget som genomförs på en kafferast, säger Thomas Persson. Det krävs kunskap om andra länders affärskultur och tradition

- Det kan ta upp till ett par år från det vi lämnar offert tills dess att vi skriver kontrakt. De affärer Avionik genomförde förra året har breddat kunskaperna om internationella affärer. Vi har skapat en plattform för fler affärer inom området flygrelaterade mätningssystem.

- Under arbetets gång har värdefulla insatser gjorts av våra ingenjörer inom AF20, Torsten Gunnarsson och Kjell Larsson, samt ett aktivt stöd av Ingemar Hansson och Tomas Torkeli, avslutar Thomas Persson.

Skriv till Aerotech Runt och berätta om sådant du hört eller sett. Adress är Tech-In, CO20, 732 81 Arboga. Tel 0589-81859.

Stor underhållshangar öppnad i England



Geoff Eccles (British Gas, Eastern), Peter Bottomley (QAH) och Bill Sperry (COSTAIN), från vänster, trycker på knappen och portarna till QALs nya hangar på Stansted öppnas.

■ Med brittisk Pomp and Circumstance öppnades nyligen företaget QAL:s (Qualitair Aviation Ltd) stora hangar på Stansted-flygplatsen norr om London.

Hangaren är på 15000 kvadratmeter och en av de största och mest moderna i Europa för underhåll av stora trafikflygplan. FFV Aerotech har stora intressen i företaget.

Inför drygt 100 inbjudna, representerande kunder, byggföretag och ägarna tryckte styrelsens ordförande Peter Bottomley på den berömda knappen, de stora hangarportarna öppnades och en militärorkester marscherade in. Vålgångsönskningar uttalades från byggföretagen Costain och British Gas samt

FFV Aerotech, representerat av Bengt Nilsson.

Den nya hangaren på Stansted har kostat 200 miljoner kronor att bygga och kan rymma två stycken jumbojet Boeing 747 samtidigt eller tio mindre trafikflygplan. I sidoverkstäder på 5500 kvadratmeter byggs nu resurser upp för underhåll av 17000 typer av apparater till trafikflygplan. QAL:s sortiment omfattar Boeing 707, 727, 737, 757, DC8 och BAe 1-11.

QAH ingår som ett intressebolag i affärsområdet Commercial Aircraft inom Aerotech-gruppen och tillkomsten av den nya hangaren innebär nu att gruppen får mycket goda resurser för stora trafikflygplan.

Tech-Ins jultävling "vem är det"

Jo, visst, så här skall det vara



A Per-Åke Dahlström 11



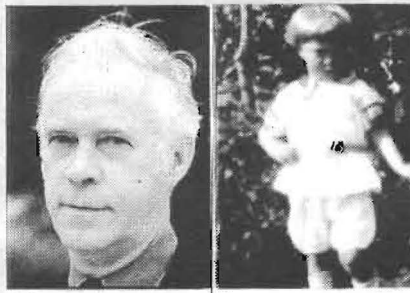
E Rolf Forsell 6



I Carl-Erik Johansson 10



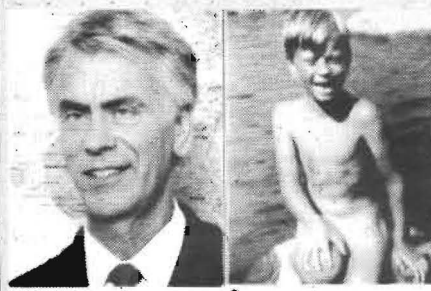
B Jan Eiborn 12



F Ragnar Frimodig 5



J Tommy Johansson 1



C Bo Eklund 2



G Ingemar Hansson 15



K Lars Lindberg 4



D Thomas Eriksson 7



H Kurt Höglund 14



L Bengt Nilsson 8



M Stig Svensson



9



N Bo Söderberg



13



D Håkan Östergren



3

Jo, visst, så här skall bilderna i Tech-Ins jultävling kombineras.

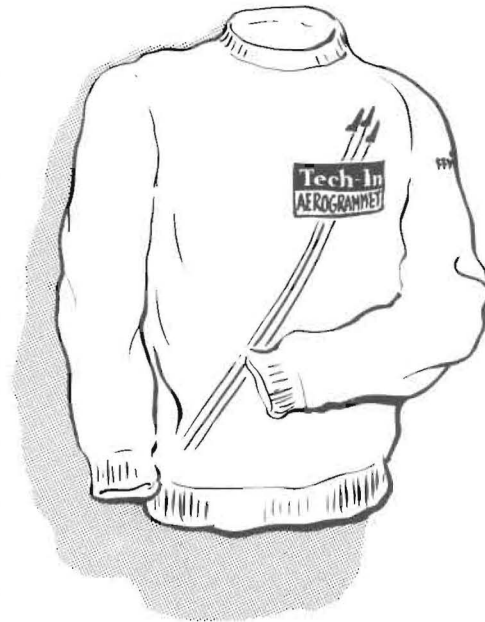
En inte helt enkel tävling, det ska edges, men av svarsfrekvensen att döma en uppskattad tävling. Det har drällt in svar. Det tog några timmar att gå igenom alla lösningar för att hitta pristagarna. Någon lösning med alla mton rätt hittades inte - men det var nog ingen som trodde att någon skulle lyckas till hundra procent.

Ingemar Hansson, Stig Svensson och Lars Lindberg har varit lättast att identifiera. Många har trott att det känt igen Tommy Johansson - men de gissningarna har varit del. Det är Thomas Eriksson som många trott är Tommy.

Tävlingen vanns av Gunnel Udd, som prickade in nio rätt.

Övriga pristagare är Ulla Sundström, (nio erätt), Per Svanström, Inger Jonsson, Owe Andersson och Gunilla Hollsten, samtliga med åtta rätt.

Tröjan kan bli din!



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 ska ni utnyttja.

Det finns ett villkor för att publicera insändare och det är att redaktionen ska veta vem som skrivit den. Anonyma insändare publiceras aldrig - vill du skriva under signatur måste du uppge ditt namn för redaktionen, och den uppgiften stannar där (redaktionen avslöjar inte för någon vem som har skrivit en signaturförsedd insändare).

För att uppmuntra insändarskrivandet belönas alla insändarskribenter med en Tech-In/Aerogrammet tröja.

Så fatta pennan och skriv! Låt det bli lika mycket insändare i varje nummer som i detta!

Vad säger Åke?



Det är arbetsplatsträff på Stab Organisation & Personal. Per-Åke Dahlström informerar personalen. Så tar Åke Gustafson (dåvarande förhandlingschef och nuvarande personalchef vid division Flygteknik) ordet och säger... Ja vad säger Åke? Skriv ned ditt förslag och sänd det till Tech-In, CO20, 732 81 Arboga, senast 1 mars. Bästa förslag belönas med en Tech-In-tröja, så uppge vilken storlek du vill ha på tröjan.

**Nästa Tech-In
utkommer i mitten av mars.
Manusstopp första mars
Glöm inte att skriva en insändare**

Massbrev - tjänste

61-7352

●●●För några veckor sedan slog fällan igen kring en minst sagt slipad infiltratör. Den förslagne inkräftaren hade härjat fritt en längre tid på FFV Aerotech i Arboga. Troligen rörde det sig om en så kallad ensamvarg som, utan att utlösa larm, tog sig in i en av säkerhetszonerna. Boven avslöjades och hans verksamhet fick ett abrupt slut efter lovvärda insatser från personalen.

• Det som inte får hända hände alltså i testriggen för flygplan 37. En inkräftare lyckades obemärkt ta sig in trots rigorösa säkerhetsbestämmelser. Där tar sig ingen vanlig dödlig in utan ett skriftligt tillstånd från ansvarig chef.

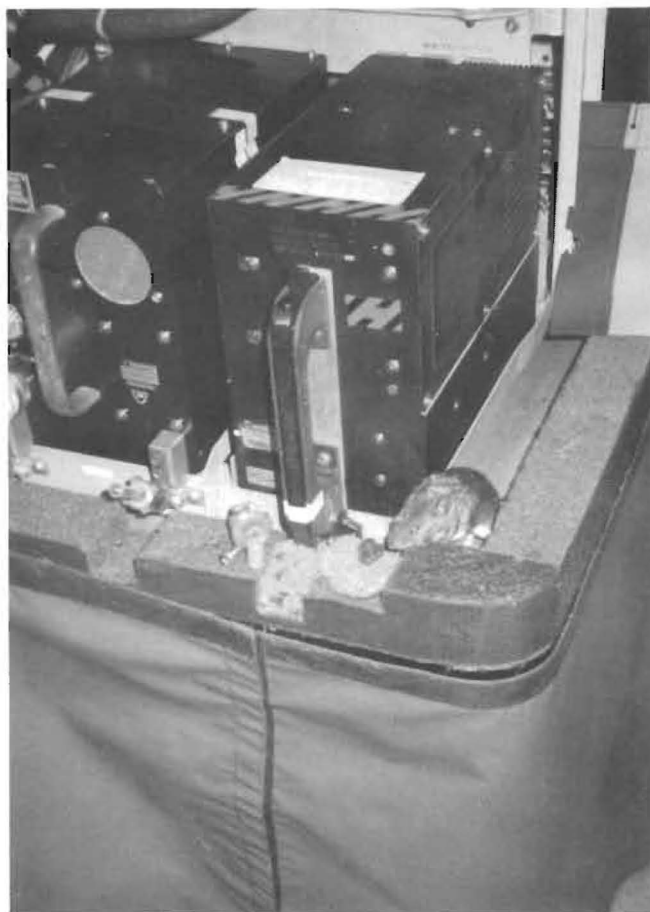
Redan före jul fattade emellertid personalen misstankar om att allt inte stod rätt till. Saker och ting började försvinna utan förklaring, och situationen blev alltmer kritisk. När det övergick till regelrätta personanklagelser var måttet rågat.

Och detta var ändå bara början. Det skulle bli värre, mycket värre. Snart var turen kommen till både skruvar och nipplar att upplösas i tomma intet.

• Graverande bevis

– Till slut gick det så långt att en servicekille som jobbade här började uttala misstankar mot oss. Han skulle fika och kunde inte hitta sin lussebulle. Då frågade han om vi hade tagit den!

Olle bleknar en aning vid det hemska minnet och sitter



Tagen på bar gärning! Bevisen talar för sig själva mot den förslagne inkräftaren i testriggen för flygplan 37.

Inkräftare gick i fällan

En av de som upplevde de ruggiga händelserna i riggen är Olle Gustavsson. Fortfarande lätt skakad berättar han om tiden före avslöjandet:

• Spårlöst borta

– Till en början var det mest muttrar och äppelskrottar som försvann spårlöst. Det är klart att det kändes irriterande för alla, men ingen kunde väl ana vad det var för verksamhet som pågick framför näsan på oss.

tyst vid fikabordet där det hela utspelade sig. Efter att ha hämtat sig en aning fortsätter han sin berättelse.

– Det var då vi bestämde att nu fick det vara nog. Vi började göra egna efterforskningar och hittade snart graverande bevis för att någon obehörig vistades på vår arbetsplats.

En morgon låg sockerskålen på golvet ute i verkstan. Locket var öppet och den var helt tömd på sitt innehåll!

– Nu befarade vi det

värsta. Mycket är klassat som hemligt här, så vi startade en systematisk undersökning av all utrustning.

• Inte att leka med

Spaningsarbetet var tidsödande men blev mödan värt när farhågorna besannades. Under handtaget till en symbolgenerator fanns beviset på infiltratörens härjningar. Äppelskrottar, bullsmulor i mängd, nipplar, skruvar och muttrar. Allt till synes noggrant märkt och numrerat.

– Med iskall förslagenhet har "sabotören" rivit bort märkningar från kablaget i riggen. Och av siffrorna att döma har han härjat över ett stort område, säger Olle med sammanbiten ilska.

En sådan ilska är inte att leka med, det fick inkräftaren bittert erfara. En natt gillrade personalen en fälla i riggen. Och den här gången hjälpte ingen förslagenhet i världen. Han överlistades och det kostade honom livet.

Text & Foto Anne Allard