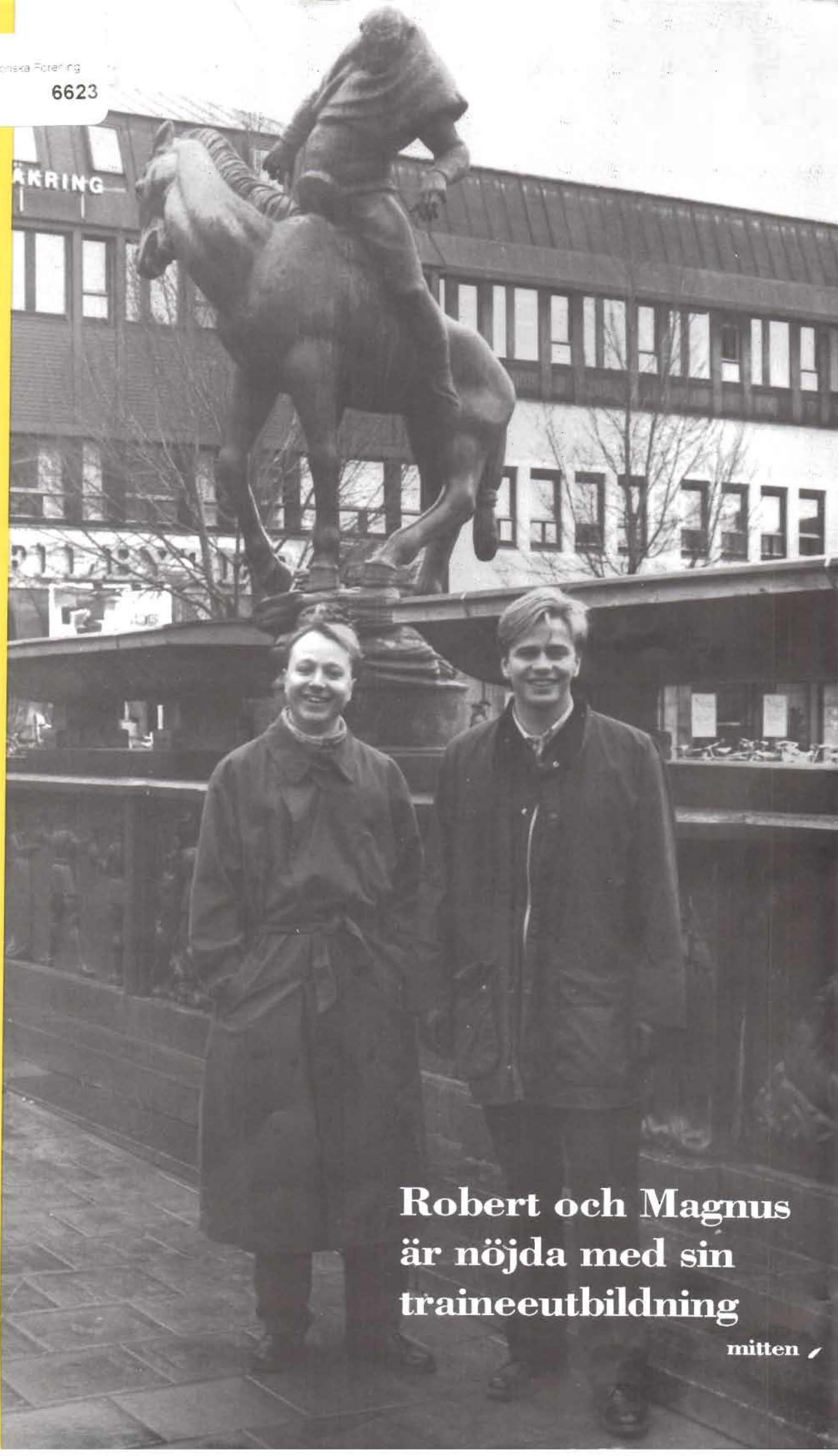


# Tech-T

Personaltidning för FFV Aerotechgrupp

2  
1989



**Robert och Magnus  
är nöjda med sin  
traineeutbildning**

mitten /

# KOMMENTAREN

## Trainee - ett sätt att få in nya och unga ingenjörer

■■■ Nu har Aerotechgruppens första kull trainees avverkat halva utbildningstiden. I sex månader har de varvat praktik med projektarbeten och studier. Sex månader återstår innan utbildningen är avslutad.

■ Aerotechgruppens första trainees - Magnus Gissler, Robert Grahn och Stefan Storm - har presenterats tidigare. I denna tidning kommer de till tals efter "halvtid" och de får tillfälle att kommentera sin utbildning (mitten).

Helnöjda! Så kan man kort sammanfatta deras intryck efter sex månaders utbildning.

### *"Att vara trainee är att vara under lärande"*

Varför har då Aerotechgruppen ett traineeprogram? Den frågan låter vi gå vidare till Lizzie Hamnström, på

Stab Organisation och personal, som är ansvarig för traineeverksamheten.

Att vara trainee är att vara under lärande, förklarar Lizzie. En teknisk högskoleutbildning ger dem generell kunskap. Traineeprogrammet ger dem specifik kunskap om Aerotech och Aerotechgruppen.

### *"De lär känna Aerotech och bygger upp ett kontaktnät"*

- Traineeprogrammet innebär att de lär känna Aerotech, att de bygger upp ett kontaktnät och det underlättar för dem i framtiden.

Traineeprogrammet finns för att få in nya och unga ingenjörer i företaget. Under utbildningstiden ser vi deras styrkor och förhoppningsvis lär även de känna sina egna styrkor bättre då de provar många olika uppgifter, säger Lizzie, och fortsätter:

- Vi kan bygga upp vår kunskap på olika sätt. Ett är att gå den långa vägen genom företaget och ett annat är att gå studievägen. Vi behöver folk som går båda vägarna.

- Vi behöver broar mellan dessa båda kompetenser och vi tror att traineeverksamheten kan vara ett led i denna strävan. Utbildningsprogrammet har stor tonvikt vid den personliga utvecklingen, av-

snitt som inte tillgodoses särskilt väl vid de tekniska högskolorna.

### *"Kännedom om olika områden inom företaget"*

- Programmet har avvägs så att de ska få kännedom om olika områden inom Aerotech. Vi har duktiga och kunniga handledare på varje avsnitt. Handledarna gick på kurs innan traineeprogrammet började, men det var inte enbart för att de skulle bli handledare åt Magnus, Robert och Stefan de gick kurs. Den kursen är också bra för ledare som har att ta hand om nyanställda, praktikanter, x-jobbare eller liknande..

Till hösten räknar Lizzie med att antalet trainees fördubblas.

### *"Till hösten ska vi ha sex stycken trainees"*

- Då ska vi ha sex trainees. Division Flygteknik, Motor och Avionik ska ha två vardera.

Traineeprogrammet är ett led i att bygga upp vår kompetens för framtiden, avslutar Lizzie.

## Innehåll

### Insänt & debatt

Tre sidor insändare och debattartiklar finns i detta nummer. Insändarna tar bland annat upp bilpassen i Arboga, debattartiklar i FCTF:s Försvarstjänstemannen och synpunkter på sparande och slösande.

Insändarsidorna börjar på:

**sid 3**

### Efter ett års anställning

För ett drygt år sedan intervjuade Tech-In tre nyanställda inom Aerotechgruppen.

Nu - ett år senare - följs intervjuerna upp. En av de tre har slutat. De andra två trivs bra.

Vad Astrid och Lars säger om jobbet på Aerotech kan du läsa om på:

**sid 6-7**

### Fina resultat på MT

Avdelning MT Turboaxel/Turboprop står i centrum i detta nummer.

Mer om MT kan du läsa om på:

**sid 8-9, 12-13**

### Aerotech Runt **sid 14-15**

### Dagboken

Tech-In introducerar en ny avdelning i tidningen: Dagboken. Läs Christina Sjöhloms dagbok från en februarivecka

**sid 16-17**

**Tech-In**  
Personaltidning för Aerotech-gruppen

**Nr 2 - Mars 1989**

**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 Laijla Näsström

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

Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping, 1989.

## "Lär mig den underbara läxan att jag ibland faktiskt kan ha fel"

Ledarskap, chefsträning, personlig utveckling och självförverkligande. Den som vill botanisera bland inre egenskaper kan välja bland ett helt batteri av knepiga kurser och mystiska metoder.

Elkonsult & Son hittar ledaren inom dig. Dressyrkonsult HB kan allt om chefsträning. Kruskonsult & Co jämnar mark för personlig utveckling. Drömkonsult U.p.a. kan knepet att förverkliga drömmar.

Kurserna brukar vara lättsålda bara de har de "rätta" priserna. Många är beredda att betala mycket, eftersom det inte finns andra mått på att de får något för pengarna än just kurskostnaden. Att bli någonting kan alltså kosta skjortan, för att inte tala om hur dyrt det kan vara att bli sig själv!

Även om det låter modernt så är det här ingalunda unikt för västerländsk kultur eller vår generation. Jag läste några rader ur en gammal västindisk morgonbön som i sin enkelhet säger mer än all världens kurser. Använd med eftertanke och kloket ger den mer än den dyraste konsult. Bönen innehåller nämligen något som vi alla behöver. Självinsikt!

*"Herre, Du vet bättre än jag att jag blir äldre för var dag för att en dag kanske bli mycket gammal.*

*Bota mig från den ödesdigra vanan att jag alltid måste yttra mig om allting. Befria mig från föreställningen att jag alltid måste hjälpa till att lösa de andras problem.*

*Hjälp mig att ta hänsyn till alla omständigheter utan att vara lynnig, att vara hjälpsam utan att mästra. Med min enorma mängd av visdom verkar det synd att inte använda den, men Du vet Herre, att jag behöver ha några vänner kvar.*

*Avhåll mig från att underhålla andra med en ändlös rad detaljer. Ge mig vingar så att jag kommer fram till poängen.*

*Förseгла mina läppar när det gäller mina egna krämpor. De tilltar och det blir allt ljuvligare att äta dem om och om igen.*

*Jag törs inte be om nåden att njuta av andras historier, men hjälp mig åtminstone att uthärda dem med tålamod.*

*Jag vågar inte be om bättre minne men om växande ödmjukhet och mindre tvärsäkerhet när mitt minne kolliderar med vad andra minns.*

*Lär mig den underbara läxan att jag ibland faktiskt kan ha fel.*

*Låt mig vara förnuftig och mild. Jag vill inte bli ett helgon - en del av dem är svåra att leva med. Men en sur gammal människa är som själva kronan på djävulens verk.*

*Ge mig gåvan att upptäcka goda ting på oväntade platser och talanger hos obegåvade människor, och ge mig nåden att få säga det till dem."*

Anne Allard

## Insänt & debatt

ROLF LUNDIN OM BILPASSEN:

# - De nya reglerna skapar problem

□□□ Den 13:e februari infördes nya rutiner för att få tillfälliga bilpass. Från den dagen är det omöjligt att få köra in bilen utan skriftligt tillstånd från sin chef.

□□□ Detta tillämpas strikt oavsett vad jag har för skäl att köra in bilen.

□ Utan skriftligt tillstånd får jag vackert stanna utanför grinden.

Tänk om jag kommer från Stockholm klockan 23.00 en kväll (det blev senare än jag tänkt mig) och dessutom fick jag, oplanerat, med mig instrument för hundratusentals kronor (du ska ju i alla fall till Arboga, då kan du ju ta dom med dig).

### Väcka chefen

Ska jag då först åka hem till någon chef, som är delegerad att ut-

färda ett skriftligt tillstånd; väcka honom; förklara saken; få mitt papper och sedan åka till vakten vid FFV/A och i nåder bli insläppt för att lasta ur?

### Missuppfattning

Det har inget med praktiska parkeringsproblem eller allmänna säkerhetsaspekter att göra, utan är en total missuppfattning av den person som gett order om att "Rutiner för bilpass i Arboga - CK/89:25" ska tillämpas på detta sätt. Inget ont om vaktpersonalen - de följer bara givna direktiv.

Jag tycker att det är självklart att jag ska få köra in bilen för att lasta i eller ur tjänstegods - och göra det utan skriftligt tillstånd.

Man kan väl kontrollera bilen om man inte tror mig. Jag tycker också att om jag jobbar övertid en kväll ska jag också ha rätt att

köra in bilen - inte heller det ger några praktiska parkeringsproblem.

Om man använder de nya rutinerna för bilpass på ett fömuftigt sätt uppnår man säkert alla de fördelar som avsågs med detta. Tills dess kommer jag, precis som många andra, att ha några redan färdigfyllda tillstånd liggande i bilen - under-tecknade av rätt sorts chef - där jag bara fyller i datum när jag kommer till vakten.

Rätt sorts chef är den som anser mitt ömdöme både räcker till att utföra de kvalificerade arbetsuppgifter jag är anställd för, samt om jag behöver köra in bilen för att lasta i och ur tjänstegods.

Rolf Lundin, TS20

*Föreskrifterna om bilpass är utfärdade av Stab Teknik och kvalitet. Bo Söderberg besvarar insändaren.*

## Reglerna ska minska biltrafiken

□ De skärpta reglerna för bilpass har inte tillkommit av slump. Den totala biltrafiken innanför grindarna ska minskas och vi måste ha kontroll på vilka som passerar grindarna.

Jag är medveten om att bestämmelserna kan medföra vissa olägen-

heter för en del personal. Samtidigt kan jag, från centralt håll, inte medverka till att generellt bevilja dispenser. Det vore olämpligt.

För Rolf och andra som efter tjänsteresor återvänder till Arboga med gods rekommenderar jag att från berättigad chef få ett

skriftligt passertillstånd före tjänsteresan. Då är det problemet löst.

Att låta chefen skriva ut passertillstånd in blanco, så Rolf och andra kan fylla i dem efter behov, strider klart mot intentionerna i de nya reglerna.

Bo Söderberg, CK

# Varför skriver ni i fackets tidning?

□□□ Senaste numret av FCTF:s tidning "Försvartjänstemannen" innehöll fem (!) insändare om FFV Aerotechs chefer och bolagiseringsplaner.

□ Om insändarskribenterna har rätt eller fel lämnar jag därhän.

Det kan man diskutera tills han med horn i pannan avlöser en.

## Välja kanal

Det som förvånar mig - och andra - var att insän-

darna publicerades i just Försvartjänstemannen.

Okej, det står var och en fritt att välja vilken kanal han vill för att sprida sin åsikt. Men om man vill ha svar på sina frågor och funderingar bör man välja kanal därefter. Det säger sig självt att våra chefer inte vill bemöta insändare i en facklig tidskrift.

## Ingen möjlighet till svar

Hade insändarna publicerats i Tech-In, FFV-Nytt eller, oh hemska tanke, Ar-

boga Tidning, så hade våra chefer beretts möjlighet till genmäle i samma nummer. Det är ju det som är vitsen med insändare.

## Skriv där alla kan läsa

Sedan kan man förstås undra över om ett företags chefs- och organisationsfrågor ska ventileras i en facklig tidning, men det kan också diskuteras.

Kära "Byt på rätt plats", "Bekymrad", "Stilla suck", "Rätt Vis" och "Tänk om", skriv gärna insändare, men

gör det där alla FFV-are kan läsa dem och där ni har största chans att få svar på era funderingar.

Låt de fackliga tidskrifterna behandla det de är bäst på, nämligen löne- och anställningsvillkor, arbetsmiljö och sådant.

Fair play

PS: Om ni skriver insändare i Tech-In får ni dessutom en tjugig tröja.

DS

## Bättre bussturer önskas

□□□ I förra numret diskuterades, över en hel sida, dåligt planerad kollektivtrafik och dålig parkeringsdisciplin.

□ Jag håller till fullo med om detta. Det är ju bra att något håller på att hända.

Till Bengt Nilsson skulle jag vilja fråga följande:

När ni nu har inlett diskussioner med VL, kan man inte tänka sig att bussturer inom Arboga utökades?

Om bussen, till exempel, åkte ända upp på nya Brattberget, så tror jag att

den skulle bli helt fylld bara på den ruten.

Efter vad jag hört gjordes tidigare vissa prov med utökad turlista. Är det sant. Vad hände, gick det inte bra?

Sedan dess har troligtvis många nya hus byggts på Brattberget, och det byggs fortfarande. Alla jobbar givetvis inte på FFV, men en och annan gör det säkert.

"Nyinflyttad"

Bengt Nilsson, Stab PR och Information besvarar insändaren nedan.

## Flera tågförbindelser förbereds

□□□ I en interpellation till kommunstyrelsen ställde jag tre frågor om VL-tågen.

Jag ville bland annat få besked om vad som görs för att anpassa den nya turlistan till de behov Arbogas invånare och företag har.

Av det svar jag fick framgår att i den tidtabell som ska gälla från 28 maj planeras

flera VL-tåg under morgon och eftermiddagstid.

FFV Aerotech har skrivit till alla kommuner inom regionen och begärt att de skall se över bussförbindelserna inom och mellan kommunerna. Nu väntar vi på resultatet och hoppas att förbindelserna blir bättre.

Bengt Nilsson

## Bästa Björne i magasinet

□□□ Du Björne, se positivt på "Vem är det" tävlingen. Initiativet är bra. Tänk dig vilken uppmuntran att veta vad dessa små liv har blivit.

□ Ja, till och med så stora att vi aldrig får se dem annat än på fotografi (möjligen på elefant!).

## Lockar till läsning

För tidningens del, vars uppgift är att sprida god och riktig information bland alla anställda är dessa tävlingar ett bra sätt att locka till läsning. Att fördjupa oss i våra problem, samt redovisa resultat.

## Förankring i folksjäl

Min förhoppning är att tävlingen följs av flera: "Vem är vems mor, far" och så vidare. Mycket gamla och spännande frågeställningar med förankring i den breda folksjäl.

Att sätta "rätt huvud på

rätt stol" är också en variant som skulle ge god respons.

Det är högt i tak och därav tvärtom.

Var positiv

H2O

FFV Aerotech  
Östersund

Tech-Ins redaktör kommenterar insändaren nedan.

## Tack för alla fina tips

□□□ Vilka missar man kan göra. När jag gjorde tävlingen "vem är vem" hade jag inte en tanke på att det skulle kunna bli en fortsättning.

"Vattnet" i Östersund har gett mig många goda uppslag. Visst ska Tech-In följa upp jultävlingen med några av de förslag "vattnet" ger.

Det gäller ju att hålla rätt intellektuell nivå på tävlingarna.

Lennart Bladh

# Ledningen slösar när vi måste spara

□□□ Vi vanliga gräs-rötter anmodas minst en gång per år att spara på pennor, papper och annat oundgängligen nödvändigt för att vi ska kunna utföra vårt arbete.

□□□ Men hos FFV:s och Aerotechs ledning, där gäller tydligen inga sparregler.

□ FFV-Nytt och årsberättelser på glansigt papper och med flerfärgstryck måste kosta en hel del att producera.

## Enklare och billigare

Kan man inte tänka sig ett FFV-Nytt framställt på ett enklare - och billigare sätt?

## Ett vykort för att informera om vår kompetens

□□□ Insändaren påminner mig om den gamla historien om affärsinnehavaren som fick det försynta påpekandet "tänk vad pengar du skulle spara om du inte annonserade" och fick svaret - "och så mycket grejer jag då skulle ha kvar osålda".

□ Skämt åsido - vi lever i en marknadsekonomi där reklam och information är nödvändiga delar i kampen om kunderna. Det vi gör skall då också ha hög kvalitet.

Vi har också ett krav (helt riktigt) på intern information. Även den skall ha hög klass och vara lättläst. Jag kan

Kan man inte tänka sig årsberättelsen i ett enklare utförande och strategiskt utlagd inom varje enhet, så att den som vill läsa den kan göra det? Vi andra slänger den direkt i papperskorgen. Vi begriper ju ändå inte finesserna i alla tabeller, staplar och diagram.

## Onödigt vykort

Nu det senaste: Tommy Johansson har förärat oss ett vykort med en annons på framsidan och det vanliga tramset på baksidan.

Varför detta? Det måste kosta en förmögenhet att hantera och distribuera till alla aerotechare. Alla som nödvändigt vill se annonsen kan ju köpa en tidning!

hålla med om att koncernens årsredovisning kan vara svår att tränga in i, men den löpande texten som beskriver verksamheten är lättläst. Idéen om en enklare variant för internt bruk är bra och har framförts till FFV/HK.

## Intensivt arbete

Så till VOLO-annonsen och vykortet. Att få förnyat förtroende att underhålla RM8 är Aerotechgruppens viktigaste fråga just nu. Många har klagat på att ledningen ej syns i sammanhanget. Koncernchefen och många inom Aerotech-gruppen och Motor förstås arbetar intensivt med frågan. Det görs också fina insatser av

Nej. Ni ledningar på olika nivåer, ta och skärp Er!

Spill inte era krafter och företagets pengar på något så onödigt som färgglada, glansiga skrytpapper. Gå över till miljövänligt papper. Se i stället till att vi som ska utföra jobbet har de resurser vi behöver, allt från pennan till den sittriktiga stolen.

## Blir enbart arg

Med dessa rätta redskap kan vi fortsätta och göra en fullgod insats. Men ett skrytigt vykort i brevlådan inspirerar inte alls till stordåd. Man blir bara arg.

"Veteran med klös"

Bengt Nilsson, Stab PR & Information besvarar insändaren.

våra fack, landshövdingen i Västmanlands län, Arboga kommun och så vidare. Annonsen VOLO tillkom för att ytterligare informera om vår breda kompetens inför beslutet i denna miljardaffär.

## Ville nå alla

Annonsen infördes i några tidningar på riksnivå och några få lokaltidningar. Eftersom vi ville att alla anställda skulle nås av budskapet beslutades om vykortet. Kostnad 20 000 kronor.

Självklart gäller så väl här som i alla andra sammanhang att vara kostnadsmedveten.

Bengt Nilsson

## Manualer måste vara klara och tydliga

□□□ Om jag i min manual för min bil läser om växellådan, vet jag mycket väl vad författaren menar. Jag vet också vad han menar om han i nästa kapitel pratar om gear-box. Om han i följande paragrafer förkortar begreppen till GB och VL kan jag ännu reda ut begreppen. Jag blir kanske förvirrad och kanske måste jag bläddra tillbaka några sidor för att försäkra mig att det fortfarande är växellådan som beskrivs, och kanske undrar jag ett ögonblick över vad "Great Britain" har i sammanhanget att göra, men i det stora hela vet jag vad han pratar om.

Jag vet också vad han pratar om när han talar om att putta in ettan och också vad han menar när han säger: lägg in reversen.

## Slarvigt språk

Allt det här förstår jag även om jag under tiden jag läser manualen upprörs över det slarviga språket och nonchalansen mot mej som läsare.

Men är jag inte insatt i det här med bilar kommer jag snart att tro att det rör sej om fyra växellådor och tolv växlar efter som han både talar om No 5 och femman. Jag kanske är den som ska sortera in dessa papper i pärmar och var ska jag placera dem någonstans? Och kommer den som i framtiden behöver dem att hitta dem om han tittar under växellådan, när det är insorterat under gear-box? I bästa fall finns det där, men risken är också stor att det hamnar under VL eller GB och hittar någon manualen där?

Är det den här begrepps-anarkin som råder inom Aerotech? Eller...

"M"

# Astrid trivs med sina grabbar



□□□ När Astrid Malm var nyanställd på division GS i Östersund för drygt ett år sedan var det mesta positivt. Det fanns ett moln på hennes himmel.

□□□ - Det var alla förkortningar som surrade som flugor runt om mig och inne i huvudet. Man kunde ju bli grön för mindre, säger Astrid.

□ - Det var inte lätt att som nyanställd froteras med den uppsjö av fikonspråk och förkortningar som florerade. Då undrade jag vad jag gett mig in på.

Nu är det mesta bra. Astrid har kommit in i jobbet som controller på avdelning Elektro på ett bra sätt. Hon trivs bra både med jobbet och med Östersund som bostadsort.

## Blivit med lägenhet

- Jag har blivit med lägenhet under året som gått. Där bor jag tillsammans med katten Svarta Maja av Zancibar, även kallad Vilda Hilda.

En förutsättning för att trivas på jobbet är att fritid och bostad funkar, säger Astrid.

Hur stämmer då skolans teorier och FFVs verklighet. Går det att omsätta teorierna till verkligheten på division GS?

- Ja och nej. Skolans teori stämmer inte med FFVs, men sättet att tänka ekonomi sammanfaller.

## Jättesjysta arbetskamrater

Astrid försummar inte tillfället att stryka sina arbetskamrater medhårs.

- De är jättesjysta allihopa. En bidragande orsak är att medelåldern på avdelningen är låg. Det blir inga generationsmotsättningar.

- Ett litet aber är att de är tekniker och jag ekonom. Jag måste veta en del om vad de arbetar med för att förstå deras ståndpunkter när vi pratar ekonomi.. Men det är inga större problem.

Astrid saknar - i jobbet alltså - en sak från männens värld:

- Tänk om jag gjort lumpen, helst vid flygvapnet! Så mycket lättare det hade varit att förstå uttryck som flottilj,

*Med något ansträngda leenden håller Leif Carlsson (t v) och Curt Stolth Astrid i sina famnar.*

bastropp, baser och många andra som grabbarna kan redan när de börjar jobba på FFV.

Är det då inget som Astrid tycker är negativt?

## Få möjligheter att avancera

- Inte direkt. Men jag förstår att mina möjligheter att avancera hos min nuvarande arbetsgivare är begränsade. I varje fall som controller. Då måste jag söka mig till någon annan plats, och det har jag inte för avsikt än på länge. Å andra sidan har jag svårt att tro att jag ska pensionera mig här. (Det är 40 - 45 år dit. Reds anm.)

Astrid har akklimatiserat sig bra i Jämtland, så Norrtäljetjej hon en gång var. Hon verkar trivas med allt och alla. Och snart har hon lärt sig alla de förkortningar som andra FFV-are sprider omkring sig!

**Hans Brännström**

# Byter bankboksskrivare mot flygplan

□□□ Lars Gigered arbetade tills för ett drygt år sedan på Ericsson Information Systems i Linköping. Av kompisar hörde han att FFV Aerotech är en bra arbetsplats. En arbetsplats för de som är flygintresserade.

□ När Aerotech annonserade efter mer personal för drygt ett år sedan tvekade han inte; sände in en ansökan, fick jobbet och började arbeta i december 1987.

## Elsystem till bankboksskrivare

Tidigare arbetade Lars med elsystem till bankboksskrivare. Ett stressigt och ganska långtråkigt jobb, säger han. Det var samma arbetsuppgifter dag efter dag.

Nu trivs Lars. Det är ett bra jobb. Han är elektriker och gör modifieringar på Draken.

## Året har gått fort

Det första året på Aerotech har gått snabbt, kanske mycket beroende på att Lars har mycket att göra hela tiden. Han fick mycket god hjälp av arbetskamraterna att komma in i jobbet.

## Suveräna arbetskamrater

Arbetskamraterna vill han gärna berömma:

- Det är suveräna arbetskompisar. Det är bra sammanhållning och så har vi en bra arbetsledning. Vår närmaste bas är bra att ha att göra med. Så visst trivs jag med jobbet.

## Lätt att diskutera problem

Det enda smolket är arbetsmiljön.

- Det tråkiga är att vi har inget dagsljus i den här byggnaden. Vi har diskuterat det med ledningen och försökt få solluckor i taket. Vi har fått besked att det just nu inte finns några pengar för att bygga om.

## Arbetsplatsträffar

Lars har lätt att ta upp och diskutera frågor som rör arbetet och arbetsmiljön för på hans avdelning fungerar arbetsplatsträffarna väl. Hans närmaste chef samlar ofta gruppen för information och diskussion om olika aktuella frågor.



Lars Gigered arbetar som elektriker på division Flygteknik och gör modifieringar på Draken. Ett jobb han trivs bra med.

## Vart tog Barbro vägen?

□□□ Den minnesgode läsaren kommer säkert ihåg att när Astrid och Lars intervjuades för ett år sedan fanns det även en intervju med Barbro Johansson. Vart har hon tagit vägen? Den

frågan ställer även Tech-In. Barbro har slutat på FFV Aerotech i Arboga och flyttat, enligt uppgift, till Helsingborg. Tech-In har utan framgång sökt henne för att höra vad hon gör idag.

# – Nu leder vi den civila tillväxtligan

□□□ Förra året passerade avdelning Turbo-axel/Turboprop en vändpunkt både med resultat och inriktning. Förlusterna vändes i vinst och det civila arbetet med CT7 och Allison tog överhanden med två tredjedelar av verksamheten. De militära motorerna med TM2 i spetsen har tappat sin dominerande ställning, och avdelningen har tagit tåten i den civila tillväxtligan inom FFV Aerotech.

□ – Ändå är de förändrade relationerna mellan civilt och militärt inte helt i linje med vår strategi, berättar avdelningens chef Yngve Rosén.

– En fast beläggning av militära motorer på minst femtio procent skulle underlätta kapacitetsplaneringen på avdelningen. Men tyvärr råar vi inte på att styra den här utvecklingen, konstaterar han.

Ekonomi står nu på fast mark efter en lång rad förlustår. Börje Carlsson, avdelningens controller, budgeterade ett nollresultat förra året. Men omsättningen ökade med 40 procent upp till 120 miljoner kronor, och det slutliga utfallet gav en vinst på 4 miljoner.

– Vi har haft en fantastisk tillväxt av volym och resultat, och vi har varit speciellt framgångsrika vad gäller exporten, konstaterar Börje.

– Det har vi klarat trots en vikande militär marknad för TM2 med försvarets byte av TM2-modell och parallellt ett byte av vertolhelikoptrarna mot Super Puma.

### Hälften på CT7

För drygt ett år sedan ifrågasattes hela CT7-projektet efter en rad förlustår. Ett åtgärdsprogram fick lyckat resultat, och motorn bidrog 1988 med halva omsättningen och genererade en vinst!

Börje kan också redovisa den bästa omsättningen

någonsin, 20 miljoner kronor för Allison. Gnomemotorn eller TM2, stod för 40 miljoner kronor vilket är mindre än tidigare.

– Resultatet skulle ha varit sämre ändå om inte personalen hade kompenserat minskade beställningar från sven ska försvaret med civila jobb. Det är en prestation att hålla den militära andelen på maximal nivå och samtidigt ta upp den civila konkurrensen, betonar han.

– Det är alltid tufft att blanda civila och militära jobb, och tuffare ändå att "ändra steglängd" mitt under pågående verksamhet.

### Snurr på lagren

Under Börjes ledning har avdelningen jobbat hårt med en intern målstyrningsmodell. Period för period sätter cheferna upp sina mål, som sedan jämförs med utfallet.

– Chefer SKALL ha mål att styra verksamheten mot. Det skapar automatiskt en dynamik i hela organisationen samtidigt som det lockar fram intresset för ekonomin, menar han.

Den marknadsinriktade organisationen med produktchefer för varje motor har varit framgångsrik, liksom satsningen på en starkt styrd produktplanering och materieladministration.

– Våra planerare har satt snurr på lagret och hållit det intakt trots den ökade omsättningen. Samtidigt har vi



Börje Carlsson kan kosta på sig ett brett leende idag som controller på avdelning Turboaxel/Turboprop. Verksamheten går med plus och de civila jobben växer över alla förväntningar.

förhandlat oss till bättre reservdelsrabatter från leverantörerna.

### Många bäckar

Andra recept som Börje har anammat för att förbättra resultatet är marknadsanpassning av priserna, sänkta omkostnader, ökad sysselsättningsgrad som minskar de indirekta lönerna, sänkta kapitalkostnader och en förbättring av reklamläget. Allt det där har alla målmedvetet jobbat med på Turboaxel/Turboprop.

– Vi har inte ökat personalstyrkan utan utnyttjar den bättre istället. Och vi har skaffat oss en egen kvalitetsorganisation som har bidragit till att höja kvalitetsläget och minska reklamationerna. Med olika finansieringsformer har vi också satt stopp för valutakursförlusterna, som tidigare satte käppar i hjulet för oss, konstaterar en nöjd controller och lägger sitt första vinstresultat till handlingarna.

Text & Foto: Anne Allard

# Deras slit har gett resultat men just inget i egen ficka

□□□ Det råder en stämning av klang och jubel hos ledningen på MT, avdelning Turboaxel/-Turboprop, över det fina bokslutet. Ett resultat som man har uppnått tack vare hårt slit, mycket möda och massor av övertid för de anställda.  
□□□ Har detta på något sätt påverkat stämningen bland personalen på verkstäderna? Är de anställda helt slutkörda idag eller är de lika jublande glada och upprymda som sina chefer?



**Rolf Blomberg och Georg Östberg lapar sol efter lunchen:**

– Man kan inte räkna med att alla ska dela på pengarna och stoppa dem i egen ficka nu när vi har gått med vinst. I första hand måste vi satsa vinsten på sånt som vi behöver för att klara oss nästa år också, säger Rolf.

– Idag är stämningen bra på avdelningen och det var skönt med den här framgången, tycker Georg. Inte minst nu när ingen vet hur det ska gå med RM8-jobben. Vi hör ju alla till samma familj ändå, även om vi kanske verkar litet egoistiska här ute hos oss. Men var och en står ju sig själv närmast.



**Tommie Hedlund och Tapio Jakobsson är montörer på CT7-motorn:**

– Det är en fantastisk uppräckning vi har gjort på CT7. Jag tror inte det finns många som skulle klara att vända utvecklingen så här, från flera miljoner minus till ett plusresultat, säger Tapio.

– Vi ligger i hårt i vanliga fall, men nu har det varit alldeles otroligt. Så mycket jobb

som vi hade förra året har vi aldrig haft tidigare. Och visst är det är värt mödan att ställa upp. Gör vi det inte så kan vi ju inte räkna med att ha några jobb kvar heller. Det är så det fungerar när man jobbar för civila kunder. Grejorna ska fram till varje pris, om det sedan är julafton eller semester spelar ingen roll.

Men Tapio och Tommie tycker inte att allt bara är frid och fröjd idag. Arbetstiderna är på tok för hårda, åtminsto-



**Sinikka Ahokangas och Ingemar Johansson jobbar med Allison:**

– Det är bra att det går framåt för avdelningen, även om det sker på vår bekostnad många gånger, tycker Sinikka och Ingemar håller med henne.

– Även om jag jobbar och sliter extra hårt för företaget, så märker jag inte mycket av framgångarna för egen del. Men jag tror å andra sidan att det är likadant överallt när man jobbar som anställd, säger han.

Enligt Sinikka är det lätt att ställa krav på högre lön när jobbet blir slitsamt eller tråkigt. Men hon är inte så säker på att pengar är det enda som kan råda bot på problemen.

– Det är lätt att klaga och tycka att ingen gör något för att förbättra vår arbetssituation eller för att ge oss kompensation. Men jag tror att vi måste vara med och jobba för det själva också om det ska lyckas.

– Samma sak med lönerna.

Ska vi få ett lönesystem som fungerar för alla så kan vi inte bara sitta och vänta på att någon ska fixa det. Vi måste komma med egna idéer och vara med och bestämma hur det ska se ut. Sen kan vi inte skylla på andra om det inte fungerar, utan då får vi själva se till att rätta de misstag vi gör.

Men det är som sagt var inte bara pengar det gäller. Sinikka vill ha en bättre överblick över arbetet inom gruppen också och klarare grepp om hur det fungerar totalt.

– Det skulle bli mycket roligare att jobba så och kanske också att göra den där extra insatsen. Då har jag ju själv ett begrepp om hur hela arbetssituationen ser ut och vad den kräver.

Hon efterlyser också större möjligheter att få jobba över ett bredare fält med olika delar och lära sig fler detaljer. Det skulle ge en form av yrkeskarriär och öka både självkänslan och intresset, tror hon.

över sitt eget arbete.

– Jag kan följa varje motor hela tiden från första skruven till den sista, och jag lär mig allt om den. Det är nog den stora skillnaden mellan att jobba med militära och civila motorer, tror han.

Det här sättet att arbeta ökar skickligheten i jobbet som motormontör, och det ger en yrkessäkerhet som alla skulle må gott av att känna.

**Text & foto: Anne Allard**

■■■ Det finns tydliga spår av stolthet i rösten när Magnus Gissler berättar om sin traineeutbildning. Han bekräftar den med ord när han förklarar att han är stolt då han erbjudits möjlighet att gå Aerotechs traineeutbildning.

■■■ Trainee... Ordboken ger betydelsen elev, aspirant, lärling. Magnus använder definitionen internutbildning. En tydligare förklaring än vare sig elev, aspirant eller lärling.

■■■ Det var i höstas Magnus började sin traineeutbildning på FFV Aerotech.

■■■ Tillsammans med Robert Grahn och Stefan Storm är Magnus den första trainee som anställts av Aerotech.

## HALVTID FOR AEROTECHS TRAINEES

# - Traineeutbildning ett suveränt sätt att lära känna ett företags hela verksamhet

□ Under ett år varvar de praktik med studier och projektarbeten för att lära sig Aerotech från grunden. Praktik får de på olika verkstäder och projektarbeten gör de inom teknik, marknad och ekonomi.

### ■ Halvtid

Nu har Magnus, Robert och Stefan avverkat halva utbildningstiden. Det kan vara dags att låta dem summera intrycken från det första halvåret och se om för-

väntningarna på utbildningen infriats eller ej.

Helnöjda! Så kan man mycket kort sammanfatta intrycken efter sex månaders utbildning, projekt- och verkstadsarbete. Övervägande positiva är deras omdömen.

Vilka är de, dessa tre trainees? De är östgötar. Stefan är född och uppväxt i Norrköping. Det är Linköping som sett Magnus och Robert växa upp, men Robert är född norrbottning. Till Linköping kom



Genom traineeutbildningen har jag möjlighet att under kontrollerade former prova på olika arbetsuppgifter, säger Stefan Storm, en av Aerotechs tre trainees.

han året efter den obligatoriska skolan började.

Teknisk högskoleutbildning har de gemensamt. Magnus och Stefan har läst i Linköping. Robert drog norrut - till Luleå - för att studera.

Alla tre är överens om att traineeutbildning är ett utomordentligt sätt att lära känna ett företag, och att Aerotechs satsning på trainees är helt rätt.

### ■ Internutbildning

Robert:

- Det har gått inflation i trainees. Många företag har traineeutbildning som ren status, men Aerotech har satsat rätt. Det är en internutbildning. Vi lär känna företaget från grunden genom praktik och de projekt vi arbetar med. Vi bygger upp ett brett kontaktnät, som är värdefullt när vår utbildningstid är avslutad.

Magnus:

- Utbildningen lär oss se utanför avdelnings-, divisions- och ortsgänser. Vi ser kopplingar mellan avdelningarna. Det är värdefullt.

### ■ Inblick i hela företaget

Stefan förklarar traineeutbildningens fördelar då han säger att han får en inblick i hela företaget. Är man anställd på ett stort företag finns det en risk att man bara vet vad som sker inom det egna huset, och då blir man både begränsad och hemmablind, säger han. Traineeutbildningen motverkar detta.

Traineeutbildning har de sökt för att få prova olika arbetsuppgifter.

Stefan:

- Jag sökte utbildningen för jag vet inte vad jag vill arbeta med. Nu har jag möjlighet att under kontrollerade former känna på olika bitar inom ett företag. Det är bra.

Hittills har de inget att klaga på. Utbildningsprogrammet har mer än väl motsvarat deras förväntningar.

### ■ Positivt mottagna

Robert:

- Mottagandet har varit positivt. Företaget har lagt ned mycket jobb på att vi ska få en bra utbildningstid. Våra handledare har till exempel åkt på kurs för att lära sig ta hand om oss. Det kanske kan verka väl pretentiöst, men det har varit skönt att ha bra handledare att vända sig till.

Magnus:

- Det är suveränt att ha en bra handledare som en handfast punkt dit man kan vända sig för att vädra åsikter och tankar som dyker upp.

Robert:

- Jag kan inte komma på något som klickat. På alla avdelningar jag varit har man ställt upp till hundra procent.

### ■ Studiebesök och praktik

Deras första vecka ägnades mest åt studiebesök, divisionerna, Air Target och Ostermans besöktes innan det var dags för det första stora blocket; verkstadspraktik. Robert arbetade med fälttankar på avdelning Tillverkning i Linköping och Magnus arbetade med autotest av olika delsystem, på avdelning Apparat. Stefan var på division Avioniks radioverkstad.

Verkstadsarbetet avlöstes av en vecka utbildning i arbetspsykologi, ekonomiska system och i konsten att arbeta med och leda projekt. Så var det dags för ett nio veckor långt teknikprojekt innan de ånyo fick byta arbetsuppgift. Nu var det inte bara arbetsuppgifter de fick byta, utan även språk! Efter teknikprojektet följde en utbildningsvecka med en intensivkurs i engelska. Och intensivt blev det! Det var engelska från morgon till sen kväll.

### ■ Projekt inom olika områden

Nu arbetar de med var sitt marknadsprojekt.

Magnus:

- Det är inga små uppgifter vi jobbar med. Jag jobbar med ett projekt om vad vi ska göra för att vårda och behålla vår huvudkund. Robert håller på med ett civilt marknadsföringsprojekt. Jag tror, att här vi fått så stora projekt så kommer de att bli lästa och vi hoppas, självklart, att det vi kommer fram till, på den begränsade tid vi har till vårt förfogande, ska vara till någon nytta.

### ■ Stort kontaktnät

Robert:

- Det är stimulerande att vi får riktiga arbetsuppgifter. Det viktiga det här året är att vi skapar ett kontaktnät och att vi lär känna företaget.

Magnus:

- Vi har en stor fördel, och det är vår plats i organisationen. Även om vi har en divisions- och avdelningstillhörighet så "flyter" vi lite. Vi har rätt att tänka och tycka till. Vi får en klar bild av företaget. Så den här satsningen på trainees är helt

### ■ Ska rekrytera fler trainees

riktig tycker jag, både ur vår och företagets synvinkel. Vi hoppas att det kommer flera trainees efter oss.



*Linköping är inget måste för vare sig Robert Grahm (till vänster) eller Magnus Gissler. När de avslutat sin traineeutbildning på division Flygteknik kan de mycket väl tänka sig att byta ort.*

Magnus behöver inte fundera - han och kompisarna kommer att få efterföljare. Just nu förbereds rekrytering av nästa omgång trainees.

### ■ Examensarbete

Magnus och Robert finns på division Flygteknik i Linköping och Stefan i Arboga. Stefan sökte sig till Arboga redan innan han blev trainee. Han gjorde sitt examensarbete på tekniska högskolan åt divi-

sion Avionik. Han ville bort från Linköping för att komma till en ny miljö. Det var naturligt för honom att stanna kvar i Arboga när traineeutbildningen kom på tal.

Stefan har flickvännen kvar i Linköping. Det är lite jobbigt att bo på skilda håll, säger han. Att arbeta i Arboga innebär inte att man är tvungen att bo här, menar Stefan. Hans flickvän har nyligen avslutat

**Forts på nästa sida**

## Forts från föregående sida

studier på kulturvetarlinjen och söker jobb i städerna som finns på pendlingsavstånd från Arboga.

### ■ Kan byta ort

Han är inte bunden till vare sig Arboga eller Linköping. Det enda han vet är att varken han eller flickvännen vill till Stockholm. Stefan får medhåll av både Magnus och Robert. Alla tre kan tänka sig att byta ort om det blir aktuellt.

Framtiden då? Ingen av dem är helt klar över vad de vill arbeta med när utbildningstiden är avslutad. De vill inte föregripa beslutet om vart de skall jobba sen, för då kanske de redan nu inriktar sig för mycket på det kommande jobbet.



**Namn:** Magnus Gissler

**Ålder:** 26 år

**Familj:** Flickvän, snart sambo

**Uppväxt:** I Linköping

**Utbildning:** Tekniska högskolan i Linköping, maskinteknik, produktionsplanering/styrning.

**Fritidsintressen:** Golf, segling och skidåkning

**Senast lästa bok:**

Iaccocas memoarer

**Senast sedda film:** En fisk som heter Wanda

**Namn:** Robert Grahn

**Ålder:** 26 år

**Familj:** Sambo

**Uppväxt:** I Linköping

**Utbildning:** Tekniska högskolan i Luleå, maskinteknik, produktionsplanering/styrning

**Fritidsintressen:**

Utförsåkning, och rider lite

**Senast lästa bok:** Klas Östergrens "Ankare"

**Senast sedda film:**

"Kvinna på gränsen till nervsammanbrott"

Magnus och Robert vill gärna arbeta med materialadministration, produktionsstyrning och resursplanering. Stefan trivdes väldigt bra på teknikdelen, så dit vill han kanske tillbaka.

Nu ska de först avsluta sina marknadsprojekt innan de ger sig in på ekonomiområdet. De skall även hinna med en två månader lång vistelse på något av Aerotechs amerikanska bolag, innan utbildningen avslutas i september.

### ■ Dynamiskt företag

En summering av deras intryck är att Aerotech är ett dynamiskt företag, med stor teknisk kompetens. De är imponerade av alla som kan så mycket. Och de tycker att satsningen på trainees är lyckad och hoppas få se fler trainees i framtiden.

LEIF PETTERSSON OM CT

# — Vi rä men h

□□□ Att överträffa budget med så bred marginal som mer än 100 procent kan tyda på två saker. Antingen är det en usel budget, eller också har utvecklingen bjudit på överraskningar. Frågan är vilket som gäller för CT7-verksamheten?

□ – Utfallet blev oväntat stort i fjol, och på varje motor fick vi beställning på uppgradering från General Electric. Så året började med en rivstart, och sedan fortsatte bara jobben att strömma in, svarar Leif Pettersson.

När jag träffar Leif, produktchef för CT7, har han just läst ett brev från FAA, Federal Aviation Administration i USA. Där står att FFV Aerotechs auktorisation för CT7-serien har förlängts med två år.

– Det har stor betydelse för oss eftersom det ger oss möjlighet att göra jobb dels åt flygoperatörer i USA, dels på USA-registrerade flygplan i Europa. Förra året gjorde vi sådana jobb i USA och åt Formosa Airlines. Inga stora saker, men principiellt viktiga för oss, berättar han.

Dessutom fick FFV en ny CT7-kund i Tyskland tack vare auktorisationen, den USA-registrerade flygoperatören Tempelhof.

– När vi pratar om certifieringar skall vi inte glömma att vi nyligen har fått förnyad auktorisation även från General Electric. Den gäller i tre år och är vår viktigaste nyckel till CT7-marknaden, påpekar Leif.

### Lyckad miss

CT7-verksamheten har belastat avdelning Turboaxel/Turboprop med förluster ända sedan starten. Men förra året lyckades Leif och hans medarbetare vända utvecklingen till ett plusresultat.

– Ja, det blev nära nog en fördubbling av både orderingång och fakturering, konstaterar Leif och verkar inte alls olycklig över "missen".

– Och med hjälp av Torbjörn Wall

# knade med minus amnade på plus

klarade vi kvaliteten på CT7 så när som på en reklamation. Den skall vi ta bort till nästa bokslut, tillägger han som en utmaning.

Nu räknar Leif med att nivån på CT7 skall vara intakt även det här året. Idag tror han inte på några nya överraskningar i likhet med fjolårets som orsakades av GEs uppgraderingskampanj.

## Tripp som tack

Hur har personalen klarat trycket som den kraftiga ökningen måste ha inneburit för arbetet på verkstaden?

– Dels skaffade vi två man till på kontrollen, plus en tekniker och en planerare. Dels har hela arbetsstyrkan bjudit till maximalt och jobbat massor med övertid. Det gjorde att vi kunde stå rycken.

Kunden Swedair bjöd hela CT7-gänget på en tripp till Köpenhamn som tack för väl genomförd uppgraderingskampanj. Då hade montörer och tekniker från Arboga i stort sett bott på Brommahangaren under ett par månader.

I Köpenhamn förenade man nytta med nöje. På ett seminarium diskuterade personalen olika förslag till förbättringar, och följden har blivit en ny planlösning på verkstan.

## Svängning

Nu tycks utvecklingen gå åt rätt håll för CT7. Räknat i marknadsandelar har Leif all anledning att vara belåten med framgångarna.

– Vi har hela Nordeuropa idag med Swedair och Salair i Sverige, Finnavia i Finland, Tempelhof i Tyskland, Netherlines i Holland, Air Limousin och Brit Air, också en ny kund, i Frankrike. Återkommande kunder är också CASA och Binter Canarias i Spanien.

De stora kampanjerna initierade av General Electric, har tvingat företaget att ge operatörerna kostnadsgarantier i form av flygtimprisavtal. Idag har GE avtal med 80 procent av Europakunderna, och därför går fakturorna från FFV via USA. Det gäller all service för dessa kunder.



*Leif Pettersson, produktchef för CT7-motorn, är inte alls ledsen över att budgeten slog så fel förra året. De grova missarna vid beräkningen av fakturering och orderingång resulterade i att CT7 för första gången sedan starten kunde redovisa ett plusresultat.*

– Salair är enda svenska fastpriskund, i övrigt handlar det om export. Även Swedair fakturerar vi via GE, och resten är utlandskunder.

– För hela avdelning Turboaxel/Turboprop räknar vi kallt med att 50 procent av verksamheten är exportbetingad.

Dessutom kan vi härleda större delen av förra årets totala exportökning inom FFV Aerotech tillbaka till vår CT7-verkstad, avslutar Leif.

Text & foto: Anne Allard

## *Ostermans och Genair har agentur på nytt navigeringshjälpmedel för helikoptrar och flygplan*

■ Den populära AP Navigatorn som installerats i mer än 70000 fritidsbåtar över hela Europa har nu fått en uppföljare för navigering av sportflygplan och helikoptrar.

Det gör navigeringen snabbare, exaktare och säkrare och är enkelt att handha.

Navigatorn, som kallas AP-aviation, arbetar med Decca-systemet som består av 25 radiofyrar från Nordkap till Gibraltar i Europa. Med navigatorn beräknas flygplanets aktuella position, kurs, fart och tid till "vägpunkt". Upp till nio "vägpunkter" kan lagras.

### **Aktuell position**

Före start lägger piloten in den aktuella positionen. Navigatorn beräknar sedan varannan sekund alla positionsändringar och presenterar informationen på displayen.

Utvecklingen av flygnavigatorn började 1987 då en vanlig AP Navigator för fritidsbåtar provades både i flygplan och helikopter.

Redan de första resultaten var så lovande att ingenjörerna direkt startade vidareutvecklingsarbetet.

Resultatet av utvecklingsarbetet blev AP aviation, som började flygtestas för snart ett år sedan. Flygnavigatorn har bland annat utprovats av piloter i det svenska flygvapnet som utsatt den för avancerade tester för att



*Flygräddningstjänsten vid F16 Uppsala har genomfört ett antal provflygningar med flygnavigationsutrustningen. Här sitter AP Navigatorn monterad i cockpiten på en av räddningshelikoptrarna.*

säkerställa att den fungerar lika bra i flygplan som på sjön.

Det är Ostermans Aero och Genair som kommer att saluföra navigatorn i Sverige.

Ostermans tar hand om

försäljningen till helikopteroperatörer och Genair försäljningen till flygplansoperatörer.

## **Polisens n**

■ Polisens bilar ska få ny design. De svart-vita och helvita bilarna försvinner och ersätts av blå-vita.

De nya bilarna ska bättre tillfredsställa behovet av tydlighet i trafikmiljön, är rikspolisstyrelsens förhoppning.

Den som formgivit de nya bilarna är en aerotechare i Arboga; Bertil Ankarberg, på division Avioniks teknisk dokumentation.

Bertil arbetar i dag med formgivning och lay-out och har tidigare varit anställd inom polisväsendet, så det var ett naturligt val att be honom om hjälp med att formge polisens nya ansikte.

På bilden håller Bertil upp

## **Aerotech gruppens organisation**

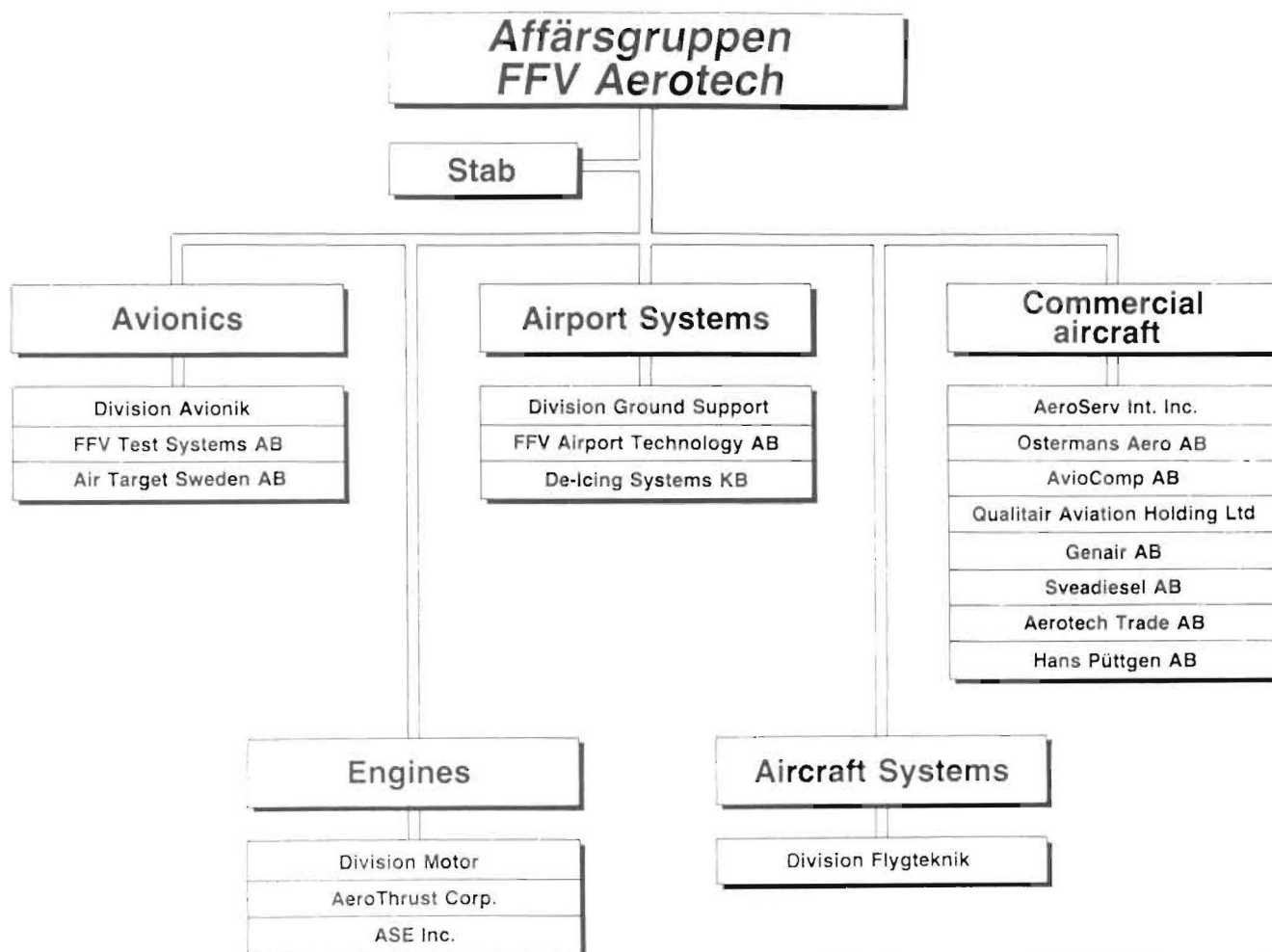
*I den strategiska långtidsplanen från i höstas talas om att Aerotech-gruppen ska organiseras i fem affärsområden; Avionik, Flygplatssystem, Flygteknik, Motor och Commercial Aircraft. På bilden här intill finner du en skiss över Aerotech-gruppens organisation*

# nya ansikte

senaste numret av Rikspolisstyrelsens tidning Svensk Polis, där polisens nya ansikte presenteras offentligt för första gången.

Blått och vit kommer de nya färgerna att vara, berättar Bertil. I första hand kommer de gamla svart-vita bilarna att försvinna, men på sikt kommer även den vita polisbilen, med fartränder, att försvinna.

Bertil berättar att utgångspunkt för hans arbete har varit först och främst kraven på att polisbilen lätt och snabbt skall kunna kännas igen av övriga trafikanter som just en polisbil, även utan uttryckningssignaler med ljus och ljud.



# Snabbutbildade Viggenpiloter

■ Tre grabbar från FlygMo följer stridsledningen på en av våra Viggenflottiljer. Koncentrationen behövs - under fem intensiva dygn har de lärt sig genomföra svåra stridsuppdrag i mörker, ensamma i Jaktviggen bland något hundratal knappar, spakar och blinkande lampor i kabinen.

Lugn- allt sker i simulator. Någon forcerad personalavgång behöver inte befaras med denna kurs, som syftar till en bättre inblick i hela systemet 37 där föraren självklart är medelpunkten.

- Den direkta nyttan för jobbet är en "systerkänsla". Man ser hur det system man själv jobbar med påverkar och påverkas av andra. Kursen ökar också motivationen och ger en bild av förarens situation som det är svårt att få annars.

Det säger Erik Lindé, som tillsammans med flera kollegor deltagit i en kurs med ovanligt stark verklighetsanknytning.

Simulatorer finns på de flesta flottiljer och är effektiva hjälpmedel för både allmän och taktisk flygtränning. Missar i simulatorn ger erfarenheter, som annars varit dyrköpta.

För våra kursdeltagare ger de markbundna men högst realistiska flygpassen en förståelse för förarens situation: att snabbt välja bland sam-

## FMV-aktuellt

Hej därefter!

Jag har gjort en liten artikel om utbildningsverksamheten inom FMVs FLYGPLAN-avdelning. Översänder ett par manus-sidor, som berör en kurs i FFV Aerotechs regi. Jag har själv deltagit, och är imponerad - en väl arrangerad och dessutom rolig kurs. Kanske kan det bifogade vara användbart som grund till en snutt även i er egen personalutbildning, ur er synvinkel. De "överblivna" bilderna står till ert fria förfogande - vi kan väl få något motsvarande någon annan gång...

Hälsningar!

Ake Backman, FMV/Info, 115 88 Stockholm  
Telefon 08-782 6389, hem 758 4442

*Det kom ett brev till Tech-In från FMV-aktuellt som vi bara inte kan undanhålla läsekretsen. Det handlar om en kurs i FFV Aerotechs regi.*

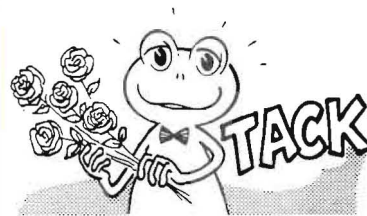
tidiga uppgifter, att fördela sin kapacitet, att prioritera - och att hålla nere ambitionerna i svåra fall.

Kursen, som anordnas av FFV Aerotech, har hittills hållits tjugo gånger. Sven Söderlund är FMVs kursansvarige.

- En bättre inblick kan man knappast få på så kort tid i ett modernt, integrerat flygplanssystem. För våra specialister är den ovärderlig. En nyanställd kan få en i dubbel mening flygande start i jobbet.

Verklighetens hårda stress och g-krafter slipper man, men det är ändå fem pressande dagar med få raster och kvällarna fyllda av teori. En diger pärm med dokumentation - och ett propert diplom - finns med i väskan hem på fredagskvällen.

Tack



Ett hjärtevarmt tack till alla arbetskamrater, FCTF, SF och mässtyrelsen för de trevliga avskedsfesterna och för dom verkligt fina presenter som jag fått.

Det gläder mig mycket att så många ville "offra" en fredagskväll för att fira av mig.

Jag vill även tacka för många fina år och ett bra kamratskap.

**Billy Du Rietz**  
FS

Ett varmt tack till mina arbetskamrater, facket, arbetsledarsektionen, avdelningschefen och de övriga cheferna på MA - och företaget inte att förglömma - för all uppvaktning på min 50-årsdag.

**Sören Jansson, MA94**

Ett hjärtligt tack för presenter och blommor som jag fick när jag slutade min anställning vid avdelning Flygplan.

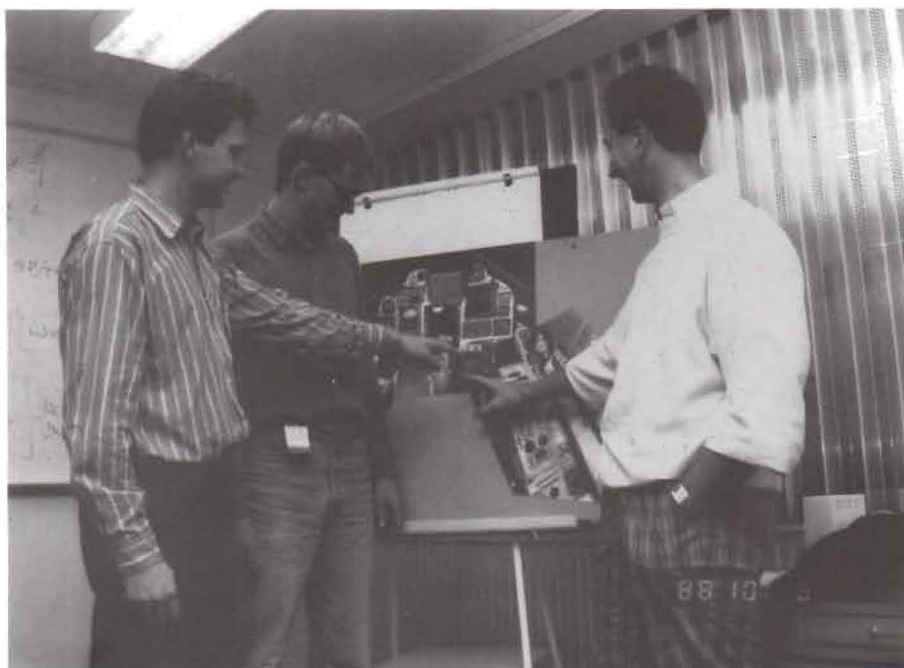
**Gunilla Hansson, FF50**

Ett stort tack till alla på Aerotech/L som bidrog till uppvaktningen på min högtidsdag och gjorde den till ett positivt minne. Den dagen skall jag alltid minnas.

**Bertil Clerestig, FT34**

Ett stort tack till "Charla" och Svante för den trevliga personalfesten.

**MP:s personal med respektive**



Ett hjärtligt tack till arbetskamrater, företaget och FCTF för uppvaktningen vid min pensionering

**Doris Nilsson, FS42**

Mitt varma tack till FFV Aerotech, chefer, mina arbetskamrater, FCTF, och arbetsledarklubben för blommor, presenter och uppvaktning på min 50-årsdag.

**Ove Carlson, FT46**

Ett stort tack till chefer, arbetskamrater, arbetsledare och FCTF för blommor och gåvor som jag fick vid min pensionering.

**Hans Larsson, MR23**



### Avionik

Esbjörn Ek, AF60

Per Johansson, AM20

Thomas Nilsson, AF27

Björn Waller, AM30

Daniel Wettergren, AR80

### Motor

Tomas Norgren, MR10

Gunilla Westergren, MA95

### Flygteknik

Patrik Larsson, FA24

Patrik Rydberg, FF20

Björn Södergren, FF29

Ove Jonsson, FT51

Inge Svensson, FT51

### AvioComp

Mikael Petersson, FC52

**Vi fem**

# Vad tycker du om Aerogrammet?

## Axel Karlsson, div Avionik

- Det jag sett hittills av tidningen är bra. Det är bra att få ut snabb information. Den uppfattningen tror jag alla på min avdelning har.

- Så kan man fråga om det räcker med ett blad. Ibland har det varit lite för långa artiklar. Jag vill ha fler korta notiser i Aerogrammet och mer ingående i Tech-In.



## Nils Falk, div GS

- Både innehålls- och värdelöst för oss. Det handlar ju bara om Arboga!

- Vi skulle vilja ha svar på frågor av typen: När blir vi bolag, och andra för oss viktiga frågor.



## Rolf Lundin, FFV Test Systems

- Alldeles förträfflig! Läser den noga. Det är bra att ha fått ett forum där man kan få ut information kvickt. Jag ser fram emot fredagarna.

- Jag har fått många snabba kommentarer om aktuella frågor i Aerogrammet, till exempel strejken på Motor härom veckan.



## Börje Sturk, ordförande SF

- Bra! Den har blivit mycket bra. Det är en fördel att kunna få ut information snabbt, och veta att den kommer refelbundet. Det är så att jag går och väntar på den.

- Från fackets sida borde vi utnyttja Aerogrammet mer för att sprida information.



## Evert Nilsson, div GS

- Aerogrammet? Det är så många blad som flyger omkring.

- Jo, nu minns jag! Nja, den är nog inte så bra, men kan kanske bli bättre vad det lider.





## **Söndag**

Februarsöndagen var vårlig med sol, värme och högt i tak. För mig blev det arbete inomhus efter två veckor med hantverkare i lägenheten. Drömmen om en våning i Stockholm är lagd på is - åtminstone så länge kroppen värker efter det ovana jobbet som reparationen förde med sig. Just nu känns det tillräckligt bra att på kvällarna komma hem till en ljus och fräsch bostad, även om den ligger i Norrtälje.

## **Måndag**

04.30 startar väckarklockan sitt jobb med att få mig vaken. De första halvtimmen famlar jag i blindo. Sakta återvänder så livsandarna. När jag träffar mina busskompisar i kön till Stockholmsbussen kan jag både prata och skratta, men efter år av pendling vet vi de regler som gäller. Inte ens tidningsprassel accepteras!

Väl ombord gör vi det så bekvämt för oss som vi kan - och somnar. Efter en dryg timme står vi så på tunnelbaneperrongen - yrvakna för andra gången i dag. Vi trycker oss in i en redan överfull vagn, håller andan och jag behöver lyckligtvis inte åka med längre än till första stoppet. Så återstår bara den



# ***En vecka med telefontrassel, oväntat besök och pendling***

sköna promenaden längs Karlavägen innan jag stämplar in för en ny arbetsvecka på Air Target, där jag ingår i försäljningsgruppen tillsammans med Johnny och Christer.

Stämningen vid morgonkaffet är måndagsdämpad. Alla tycks koncentrera sig på dagens kommande arbetsuppgifter.

Redan tidigt spricker min planering. Very urgent! Top priority! är uppmaningar som i hög grad styr dagens jobb. Men i morgon kommer en ny dag med nya möjligheter. Då gör jag ett nytt försök!

## **Tisdag**

I morse hade jag tid inbokad med en teletekniker för reparation av tre döda jack och en död telefon. Den fungerande telefonen har förmodligen felet! Vilket felet är blir dyrt att undersöka. Placeras bara båda telefonerna på rätt plats i kedjan av jack, så kommer jag att kunna fortsätta umgås per telefon - en perfekt lösning på samvaro i brist på fritid. Synd att vi inte kunde klara av det här ärendet telefonledes - så mycket tid vi hade sparad, televerket och jag.

Till jobbet kom jag framåt lunch. Det blev en timmes mjukstart före besöket på favoritrestaurangen uppåt gatan. Vi

på Air Target är lyckligt lottade, omgivna som vi är av en mängd trevliga krogar, där vi kan inta vår lunch.

Plötsligt står Theo från Aten i mitt rum. Vilken glad överraskning! Vi får en pratstund på tu man hand, och vid kaffepausen kan jag presentera Geotronics grekiska agent, som jag hade så nära samarbete med under ett par år. Jag kände mig både glad och stolt över att få chansen att visa honom "mitt" nya företag och mina nya vänner.

För att jobba in lite av morgonens förlorade timmar tog jag sista direktbussen till Norrtälje.

## **Onsdag**

Flextiden är en välsignelse särskilt för oss långpendlare. I morse var det trögt att komma igång. Allt gick i ultrarapid och jag gav mig iväg först en timme senare än normalt. Johnny väntade på mig när jag dök upp klockan nio. Ärendet till tullen direkt på morgonen glömde jag, när jag stökade med mina morgonsysslor. På stående fot - medan Johnny, nu en aning otåligt, väntade - drack jag mitt kaffe.

Anledningen till att vi båda skulle iväg var att jag hittar så dåligt i Stockholm. Eftersom vi kommer att få många tillfällen

till besök i tullen i framtiden, måste jag lära mig vägen. Nu när jag varit där en gång bör jag klara färden dit igen utan karta och kompass.

Vi är "one man short" på försäljningen den här veckan. Christer reste till Malaysia i fredags.

Visst känns det tomt när någon i gänget saknas, och visst blir det mer arbete för oss, som är kvar på kontoret. Men det är inte odelat negativt att bli lämnad att ensam hålla ställningarna. Då kan jag ge mig själv sanktion till att vända mig bort från ordbehandlaren för att knyta nya kontakter med kunder och agenter och till att tränga djupare ner i ärendena i stället för att bara skumma på ytan.

Klockan är åtta och jag är hemma i Norrtälje igen. Jag startar tvättmaskinen, kokar kaffe och slår på TVn för att se Aktuellt Special om skolan med deltagare från en av mina gamla skolor från läraråren.

### **Torsdag**

Telefonen är ur funktion igen. Det förklarar gårdagens tystnad. Inte ens Ylva - min dotter och nya arbetskamrat - och jag hade någon kvällskontakt. Trots att vi ses dagligen brukar vi så gott som varje kväll avhandla dagens glädjeämnen och små förtretligheter.

I morse mötte jag en nervös och uppskärnad tjej med bultande hjärta och faktiskt lite blek om nosen. Dagen var efterlängtat, och man kan nog säga, att den mottogs med skräckblandad förtjusning. I dag skulle det viktiga provet äga rum!

Sent på eftermiddagen hade nervositeten bytts mot jublande glädje och upprymdhet. Okoncentrationen var däremot densamma. Klokt nog "gjorde hon tidig kväll", och när hon lämnade oss låg det nya körkortet i gott förvar i handväskan.

Hos mig infinner sig en undran. Körkort, men ingen bil. Vad kommer det att innebära? Låna mammas är förstås ett bra alternativ för dottern. Men för mamman? Hon kommer säkert att vara så egoistisk att hon vill använda sin egen bil, när hon är ledig. Regress till mor/dotterförhållandet, som det tedde sig under den senares tonårstid, med för och motargument i all oändlighet blir förmodligen resultatet. Hur kommer jag att klara det igen? Det kan blott framtiden utvisa.

### **Fredag**

Äntligen fredag!

Det är svårt att inse, att det glada gäng vi är idag är samma personer, som i början på veckan nästan kunde tyckas en aning tungsinta.

Alla aktiviteter som pågår runt omkring mig är jag naturligtvis inte medveten om, men ekonomiavdelningens slit med bokslutet och de lyckade provflygningarna har i viss mån satt sin prägel på veckan som gått.

För övrigt har var och en som vanligt bidragit med sitt speciella kunnande, och även om inte varje stund varit fylld av tillfredsställelse för alla - kanske inte ens för någon - så är det nog ingen tvekan varför stämningen är hög, när en efter en börjar lämna företaget denna fredagseftermiddag för att under ett par dagar ägna sig åt den bit av livet vi kallar privatliv.

"...efter väl förrättat värv"

Alla utgör vi ju en viktig länk i den kedja som är Air Target.

## PRATBUBBLAN

# *Vad säger han?*



Vad säger den här personen? Hitta på en fyndig pratbubbla och sänd ditt svar till Tech-In, CO20, 732 81 Arboga. Senast 1 april vill vi ha ditt svar.

Bästa förslag belöns med en Tech-In/Aerogrammettröja, så uppge vilken storlek du vill ha.

## *Vad sa Åke?*

I förra numret frågade vi efter vad Åke Gustafson sa på arbetsplatsträffen med stab CO.

Ett antal förslag har kommit juryn tillhanda. Den

krävande juryn har inte funnit något bra och fyndigt förslag varför något pris inte delas ut denna gång.

# Scoop för blivande piloter

Massbrev - tjänste

01-9997

... Ett scoop är journalistens dröm. En nyhet så skrällande färsk att trycksvärtan fortfarande kladdar när man läser den.

... Det här handlar också om Scoop men stavas inte som drömyheten. Och den här kräver inte trycksvärta men desto mer koordination. Scoop är nämligen flygstabens nya utrustning för test av koordinationsförmågan hos elever som söker till pilotutbildning.

• - Ett skäl till att flygstaben har beställt testaren är att den gamla håller på att racka ihop fullständigt, berättar Monica Berglund på Simulatorteknik. Hon har jobbat med programvaran till Scoop i snart ett halvår. Namnet är en förkortning av Swedish complex coordination platform.

Mats Sundin och Stephan Jacobsson har hjälpt Monica med projektet. Den strömlinjeformade cockpiten är designad av Mats, medan Stephan har ansvaret för el, elektronik och ljudsystem. I datorn, en AT 286, har Monica plockat in programvara och såväl standardkort som ett buffertkort tillverkat av Stephan.

- I princip har vi gjort en modifierad version av den gamla modellen och byggt in möjligheter att utveckla den nya ytterligare, säger hon.

## Vardagsmat

Målet har varit att få Scoop och föregångaren att fungera så lika som möjligt. Det ger testpersonalen möjlighet att göra jämförelser och lära sig hur den nya utrustningen mäter och fungerar.

- Testledarna är värnpliktiga. Var och en instruerar på sitt sätt, vilket ger aspiranterna olika testförsättningar. Den nackdelen försvinner med Scoop som ger samma instruktioner till alla, påpekar Monica.

På flygstabens rekryteringsdetalj är



Monica demonstrerar testledarstationen i Scoop med dator, monitor och mixer till ljudsystemet plus skrivare. Hon håller ljudkontakt med eleven Stephan i cockpit via headset. Han manövrerar spak, pedaler och knappar och följer resultaten i sin monitor. En gaspedal på vänster hand är inte inkopplad, men tillhör de utvecklingsbara detaljerna.

Scoop bara ett av många test. Där behöver man moderna testare i klat-schigt utförande med möjligheter till utveckling. TV- och dataspel har blivit vardagsmat för ungdomen som snabbt lär sig att klara komplicerade koordinationsövningar.

Varje år testar flygstaben 1 600 pilotaspiranter till helikopter- och flygutbildning. De gäller i första hand elever till flygvapnet men även till försvaret i övrigt och trafikflyget.

## Träffa, räkna ...

Monica tycker att ett test är på sin plats om jag verkligen vill ge en vettig beskrivning av Scoop. Snällt och lydigt tar jag plats i cockpit. Övningen har tre nivåer med ökad svårighetsgrad. Varje test tar åtta minuter. Jag läser instruktionerna på monitorn medan Monica tar tid. Så följer två minuters övning innan allvaret börjar.

Genom att manövrera pedaler och spak skall jag träffa tre mål samtidigt på skärmen och klara det så många gånger som möjligt. Kort paus, sedan får jag ett utgångstal av Monica, drar ifrån sju och försätter bakåt så fort och gott jag kan. Jag sänder en tanke till 10-åringen därhemma. Hon har rätt. Det är inte alls så lätt att räkna med minus!

- Jaha, då skall vi se hur du klarar testnivå tre, säger Monica i lurarna, och nu kan jag svära på att hon har något sadistiskt i rösten.

## ... lyssna och tryck

Inte kan det vara så märkvärdigt, försöker jag lugna mig själv. Men det är ingen idé. Det enda som hjälper är att hålla fötter och händer redo, lurarna på plats och hoppas att hjärnan klarar resten.

Jag hör ljudsignaler i lurarna, och det gäller att hålla reda på antalet. Tre, fyra eller fem, så att jag trycker in rätt knapp på panelen, blå, röd eller grön. Typiskt nog har Mats satt dit knapparna i fel ordning!

Samtidigt försöker jag träffa mål, räkna baklänges och hålla tungan rätt i mun. Det känns som om jag är på väg att tappa kontrollen, och efter åtta minuter är det en lättnad att få kliva ur cockpit!

Protokollet ser i alla fall riktigt snyggt ut med 26 träffar, 30 nedräknade tal och 22 rätta tryckningar. Om det håller med pilotmått mått, vet jag först när Flygstabens folk har bestämt gränsvärdena för Scoop.

Text: Anne Allard  
Foto: Ingemar Kjellberg