

GASLARM i ytbehandlingen

TECH-IT
Personaltidning för FFV Aerotechgruppen

Hur är arbetsmiljön

Hur trivs du på jobbet?

Plattform för ScanMotive

Säkerhet lika viktigt som mat

Kommentaren

Allt miljöarbete är inte alltid av det stora formatet men det pågår ständigt

□□□ Miljöarbetet i ett företag av vår storlek fortgår ständigt med ändringar och förbättringar. Allt arbete är inte alltid av det stora formatet, utan ofta mindre men nog så viktigt för målsättningen: en bättre miljö.

□□□ Jag vill nämna några förändringar och förbättringar som gjorts i år.

□□□ Avdelning MG har bytt ut en CFC-tvätt (freon-tvätt) mot en alkalisk vattentvätt. Det har varit en mängd tekniska problem men det mesta går nu som det ska, och CFC användningen minskar betydligt.

□□□ Avdelning MA har byggt om tvättlinen och bland annat installerat ett nytt ultrafilter med högre kapacitet men framför allt har personalen fått en bättre arbets-

miljö genom att filtret har en hög grad av automatik för rengöringen.

□□□ Vi för ju en ständig dialog med Länsstyrelser och kommuner om våra utsläpp. I våras gjorde vi en överenskommelse med Arboga kommun om att vi ska utföra provtagning av vattnet i våra spillvattenledningar avseende PH, mineralolja, COD och BOD (två kraftig syreförbrukande ämnen). En automatisk provtagare har anskaffats och prover skickas till ett laboratorium i Norrköping för analys.

□□□ Länsstyrelsen i Västmanland har beslutat att vi under några månader måste komplettera kontrollprogrammet med analys av Aox på utgående avloppsvatten. Bakgrunden är att Sverige lovat redogöra för sina utsläpp av stabila organiska ämnen under 1990 för att minska detta

med 50 procent till 1995. Några företag, bland annat vårt, har utsetts till att göra detta för att lagstiftarna skall få ett underlag.

□□□ Provtagningen är ganska omfattande, ett veckosamlingsprov uttages, konserveras med salpetersyra (pH2) och fryses omedelbart. Det frusna provet på två liter sändes sedan för analys till ett laboratorium i Örebro.

□□□ Till sist har vi registrerat, och skickat in en anmälan till Länsstyrelsen avseende våra stationära kyl- och värmepumpanläggningar. Det finns 144 stycken vilka tillsammans innehåller cirka 3170 kilo CFC av många olika slag.

□□□ Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för våra anläggningar från och med första juli i år.

Åke Entoft
CK70, Miljöskyddsadm

Innehåll

Insänt & debatt

Telefaxen är en makalös manick. Med den brevväxlar vi snabbt och enkelt, men faxandet har en baksida också, skriver Per-Olov Winberg i en insändare. Den får oss ibland att glömma säkerheten.

Per-Olovs insändare och andra insändare finns på:

sid 3-5

Säkerhetsskydd

I september började Aerotech-gruppens nye säkerhetschef, Hans-Olof Blomqvist. Här intervjuas han och ger sin syn på säkerhetsskydd.

sid 7

Gaslarm på ytbehandlingen

Rubriken låter allvarlig. Nu var det inte allvar utan övning. Räddningstjänsten på Aerotech i Arboga och i KAK-området genomför årligen realistiska övningar. I ett bildreportage skildras årets övning på ytbehandlingen i Arboga.

sid 11-14

Arbetsmiljö

Med början i detta nummer kommer Tech-In att publicera några artiklar om vår arbetsmiljö.

I detta nummer återfinns ett par artiklar som beskriver arbetsmiljö i Östersund och i Linköping.

Fler artiklar i kommande nummer.

sid 15-17

Tech-In
Personaltidning för Aerotech gruppen

N r 7 - 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

Redaktionsråd: Ansvarig utgivare, redaktör, redaktion, Hans Brännström, FCTF, Lasse Johansson, SF, och Roger Thelenius, FCTF.

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

Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping, 1989.

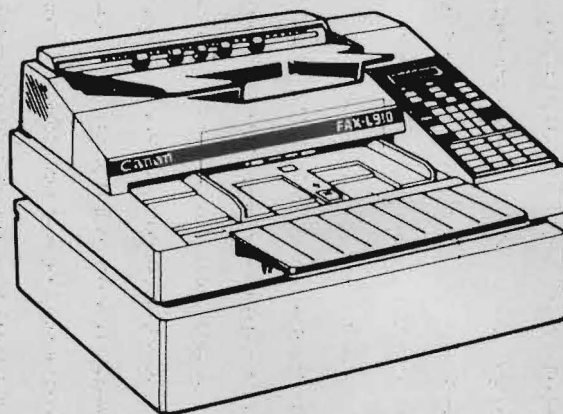
En makalös manick med säkerhetsbrister

■■■ Telefaxen är onekligen en makalös manick. Med den brevväxlar vi snabbt och enkelt från när till fjärran med medarbetare och kunder. Så långt är allt gott och väl, men faxandet har en baksida också. Den får oss ibland att glömma säkerheten.

■ Nu när det står en telefax i snart sagt varje skrub, är det viktigare än någonsin att bevaka säkerheten. Idag finns det inga klara riktlinjer om hur vi skall registrera inkommande och avgående meddelanden över faxnätet.

Vem ansvarar till exempel för att affärshandlingar, offerter och brev inte skickas obehövligt? Innehållet kan vara intressant för våra konkurrenter, och då skall det behandlas därefter. Idag kan man till och med hitta telefaxapparater i kopieringsrummen. Där är det ofta fritt fram för vem som helst att läsa och kopiera sådana fax som anländer efter ordinarie arbetstid.

En annan avigsida är den reklam som allt oftare



skickas ut över telefaxnätet. Det kostar idag 24 öre att skicka och 30 öre att ta emot ett fax. Då kan ni tänka er den irritation som uppstår när företag tvingas betala 30 öre för påtvingad reklam. Ett missbruk som skapar behov av hemliga faxnummer, och därmed går vi miste om en snabb och enkel kommunikationsväg.

Min ambition är att öppna dialogen om säkerheten, om de problem som uppstår i anslutning till telefaxandet och om hur vi kan lösa dem.

Till dess vi vet besked rekommenderar jag alla att klara bevakningen själva. Förvarna mottagaren om fax ni själva skickar, och be om en påringning i förväg när ni vet att någon skall skicka ett fax till er.

Per-Olof Winberg
Avionik, stab Kvalitet

Aerotechgruppens säkerhetschef, Hans-Olof Blomqvist, kommenterar Per-Olof Winbergs insändare nedan.

Tänk alltid på företagssäkerheten

■■■ Per-Olof Winberg tar i sin insändare upp en viktig fråga. Vi får inte glömma att tänka på säkerhetsaspekten när vi sänder telefax.

Jag vill inte här och nu ge direktiv för hur vi ska

använda våra faxar. Jag nöjer mig med att påpeka vår grundregel: oavsett hur du kommunicerar, med telefon, mobiltelefon, telefax eller över datanät, så måste du tänka på säkerheten. Konfi-

dentiellt material får inte sändas om det finns risk för avlyssning.

Hans-Olof Blomqvist
Säkerhetschef

Tack Börje och Erik

■■■ Jag tackar Börje Sturk och Erik Werner för det medhåll jag fick angående procenträkning vid löneuppgörelser vilket jag alltid varit motståndare till.

Däremot kan jag inte hålla med Per-Åke Dahlström i hans inlägg.

Om en tjänsteman eller kvinna i år tjänar 10.000 kronor och en annan tjänar 20.000 kronor och dom får en löneökning med fem procent varje år så har den som tjänar 10.000 kronor, efter fem år, fått en löneökning med 2.763 kronor och den som tjänar 20.000 kronor har fått sin lön höjd med 5.525 kronor. Vad blir då skillnaden när 50 år har gått, som jag undrade i min förra insändare?

Det är väl inte så säkert att den som tjänar 20.000 kronor presterar mera än den som bara tjänar 10.000 kronor, vilket Per-Åke Dahlström tror. Det kan i många fall vara tvärtom.

Det är klart att Sturks och Werners motståndare vid löneförhandlingar vill ha procenträkningen kvar. Motparten är säkert dom som har höga löner så för dom är nog intresset för kronor och ören ganska svalt.

Men Sturk och Werner. Gör ett försök igen!

Ni är visserligen inte ensamma om att förhandla för gräsrötterna men det går kanske att påverka övriga som har samma uppgift som ni.

Lycka till!
Egon Henzinger

Tack till alla som gör våra besök lyckade

■■■ Varje vecka besöks FFV Aerotech av ett stort antal människor.

■ Något som våra besökare ofta återkommer till är hur vänligt de bemöts av vår reception, vakt och verkstadspersonal. Inte att förglömma är att de berömmar Gyllene Balkens goda luncher och dess personal.

Stor hjälp

Jag skulle på det här sättet vilja förmedla detta till er alla som är delaktiga i de besök jag genomför. Allt från presentatörer, guider, ni på verkstadsgolvet, både på Motor och Avionik, som hjälper mig när frågorna blir alltför knepiga och som spontant på ett enkelt sätt förklarar invecklade tekniska begrepp.

Positiva

Besöken blir lyckade tack vare er positiva attityd och medverkan. Den positiva attityd som visas besökarna får även jag del av. Jag känner mig alltid välkommen i våra verkstäder.

Ni gör en enorm PR för FFV Aerotech med er yrkesstolthet och kunnande.

Carina Lurén
Besökservice, CI20

Även motionerande pojkar behöver en "morot"

■■■ FFV AIFs styrelses initiativ att tillsammans med FFV Fritid uppmärksamma motionerande tjejer är föredömligt (se Aerogrammet 39-1989).

■■■ Eftlerlyser mot-svarande för oss pojkar.

■ Marknadsföringen av diverse fritidssysselsättning-

ar är i dag hårdare än någonsin.

Borde inte FFV uppmuntra sina anställda till ökat motionerande i någon form. En "morot" måste nog till för att engagera ett större antal anställda.

Signaturen har under den senaste tioårsperioden årligen deltagit i åtta till tretton jogginglopp, samt vintertid promenerat till och från

arbetsplatsen på FFV Aerotech Avionikdivisionen.

En slutsats kan man nog dra av ett motionerande leverne. Antalet sjukdagar kommer inte att öka. Signaturen har nämligen noll (0) sjukdagar under de senaste åren.

Tiofaldig
Lasse-Maja
löpare

Tack, gärna fler artiklar om de utländska bolagen

■■■ Förslaget i Tech-In nummer sex att skriva mer om våra utländska bolag tycker jag är utmärkt.

■ Det är ett perfekt sätt att lära sig mer om företagen inom Aerotechgruppen.

Varför inte intervjua en eller flera anställda i de olika utländska bolagen under rubriken "Hur trivs du på ditt jobb?".

Jag skulle gärna vilja veta vad de olika anställda i, till exempel England, gör efter jobbet. Träffas de på den lokala puben, eller... Hur bor de och var bor de är andra intressanta frågor att ställa.

Vad tycker de om att tillhöra en svensk företagsgrupp? Vad vet de om Sverige? Är de överhuvudtaget intresserade av det svenska samhället?

Detta är andra bra frågor.

Hur tycker de att samarbetet inom Aerotech-



gruppen fungerar? Är avstånden för långa, är det svårt att känna den där riktiga personliga kontakten med sina svenska kollegor? Hur ser deras vardag ut på jobbet, och hur är deras arbetsmiljö?

Frågelistan kan göras ännu längre. Det här är bara några korta uppslag. Jag är nyfiken!

Jag är övertygad om att belysande av de här frågorna och många andra skulle öka

vi-andan inom gruppen.

För övrigt tycker jag att Tecvh-In mer och mer blivit en personalens tidning. Numera ser jag framemot att få den i brevlådan. Tidigare gick den direkt i sopnedkastet.

Reportagen har blivit intressantare och fler. Det är roligt att även tjejer uppmärksammas. Så har det ju blivit fart på debatten också.

Nöjd läsare

Höga ambitioner eller bara sandslott

■■■■ Aerotech är en kostnadsmedveten affärsgrupp med höga ambitioner. Snart kommer nya ADB-nät och styrsystem att höja ambitionsnivån och effektiviteten ytterligare några snäpp. Men krävs det inte en viss samstämmighet för att klara en sådan utveckling?

■ Jag tänker på en så enkel sak som ordbehandling. I en nära framtid kan vi kom-

municera med varandra via PC och terminaler mellan orter, byggnader och individer. Vore det inte enklare då om vi samtidigt använde ett enhetligt ordbehandlingspråk? Jag inbillar mig att det finns pengar att tjäna på det också vid inköp, utbildning och i det interna samarbetet.

Nu jobbar Flygteknik med WordMarc, Avionik med WordPerfect, medan Motor och staberna använder VPS Plus. Är detta bara slumpens verk i decentralise-

ringens tecken? Eller är det så illa att enheterna medvetet hävdar sin självständighet med så simpla medel?

I så fall är det en ful fläck på Aerotechs höga ambitionsnivå. Då ligger det mer i nivå med de aktiviteter och beteenden man kan iakttå bland små barn i en sandlåda.

"Hink och spade"

Håkan Rosvall, ansvarig för AU/ADB-frågor inom Aerotechgruppen besvara "Hink och spades" insända nedan.

Posten går

■■■■ Posten vår som är i facken. Helgad är din beteckning. Kom i min låda. Ske vår vilja såsom i T-huset och på AvioComp. Vår dagliga post giv oss i dag och förlåt oss för våra tredagarsturer, så förlåter vi er. Och inled oss icke i fresterlse utan fräls oss ifrån post ty det är ju så jobbigt för den räcker i all evighet.

Sofia Du Rietz

Målsättningen är öppna miljöer med så stor frihet som möjligt

■■■■ Visst vore det mycket enklare att besluta om ett enda gemensamt ordbehandlingssystem - det skulle bespara oss en del bekymmer som vi har idag, men...

■ Tanken med hela vår AU/ADB-strategi är att arbeta i "öppna miljöer" där vi kan ge slutanvändaren så stor frihet som möjligt utan att sälja bort gemenskapen. Vårt arbetsfält tillsammans med teknikutvecklingen kräver frihet att välja verktyg - är en del av vår konkurrenskraft. Ett problem med detta mål är att informationsbehandlingsområdet lider brist på inter-

nationella standards. Vår strategi består därför av en blandning av utpekade internationella standards, de-facto standards och leverantörs-knutna produkter.

Området "Kontorsinformation - KIS" är outvecklat vad gäller internationella standards. Inom FFV Aerotech valde vi därför ett leverantörskoncept - All-in-1 - som bottenplatta och kravställare. Vanliga kringfunktioner som ordbehandling, kalkyl, meddelandehantering måste alltså kunna kopplas till All-in-1 om de skall "godkännas". Vi vill dessutom ge valfrihet i valet mellan terminal och PC. Från start kunde egentligen ingen

ordbehandlare leva upp till detta - numera finns det 3st dvs WPS+, WordPerfect och WordMarc.

Beroende på historia, framtida miljö och kanske olika värderingar har respektive division valt sitt koncept. Det är helt riktigt att vi gör det lite svårare för oss, men vi har ett koncept som håller ihop.

Problemet blir mer accentuerat inom "gruppen" och där Digital's koncept (All-in-1) inte är aktuellt av andra skäl. Här arbetar vi nu för att få vissa funktioner att fungera "i gemenskapen" - en sådan, och kanske den viktigaste, är "MAIL", dvs den elektroniska posten.

Vi har idag en "KIS-

grupp" med representanter från samtliga divisioner. Tanken bakom den är bla att undvika dubbelarbete och genomföra gemensam utbildning. Avtal med leverantörer görs också gemensamt.

Håkan Rosvall

Ansvarig AU/ADB

PS. Du behöver inte vänta på framtiden - vi kan redan idag kommunicera mellan våra divisioner. Under oktober månad kommer dessutom alla våra bolag att anslutas - inom och utom Sverige (tv i begränsad omfattning). Vi kan också nå externa företag i Sverige genom vår anslutning till SIL (Scandinavian Information Link). Mer om detta snart.

Hotellrum

♦ Mig veterligt har FFV skrivit avtal med vissa hotell runt om i landet. Då vore det väl också logiskt att FFV-are på resande fot utnyttjar de förmånliga priser avtalen ger vid övernattning?

Idag finns det en tendens bland folk att hellre tänka mysigt än billigt. Kunde inte företaget tjäna en del på att skapa bättre ordning och reda både kring avtalen och i reseplaneringen rent allmänt sett?

"Rumsren"

♦ Ja, FFV har avtal med vissa hotell runt om i landet. Dessutom har vi via SJ Resebyrå (SJR) rabatt på ett flertal andra hotell. Alltså har vi i dagsläget ordning och reda kring våra avtal.

I vårt nya reseavtal med SJR ligger att vi skall arbeta aktivt med reseplanering och information kring affärsresandet. En del i detta är "Resenytt", som vi fick första gången strax före midsommar. I fortsättningen dyker det upp som del i FFV-Nytt cirka 4 gånger per år. Där kommer vi bland annat att ge tips på bra och billiga hotell.

Peter Hagert
Personalchef Avionik

Arbetsrotation

♦ Ibland byter våra chefer jobb och uppgifter för att det skall bli bättre rotation på verksamheten. Det tycks vara nyttigt både för dem själva och för medarbetarna. Nu tror jag att det kan vara nyttigt med viss arbetsrotation även för andra än bara chefer. Vi som vill satsa på något nytt utan att byta företag, vad har vi för möjligheter att rotera?

"Bättre snurr"

♦ Du har så rätt så. Det är stimulerande med förnyelse på vilken nivå man än befinner sig. Så hissa seglen och fånga vinden, eller med andra ord, var aktiv och du finner möjligheterna. Tala med din chef i planeringsamtal, diskutera med personalchefen, sök utannonserade tjänster, snacka med kollegor och så vidare.

Men du, sitt inte på din stol och tro att något händer av sig själv.

"Som företag ska vi stödja och uppmuntra den som tar initiativ...", står det i vår personalpolitik.

Lizzie Hamnström

Plats för insändare och klarspråk



Tre sidor insändare i varje nummer - det har Tech-Ins redaktion reserverat. Visst, det får gärna blir fler om så är nödvändigt.

Insändarna tar ofta upp ämnen och frågor som kan behöva utvecklas lite, och ibland krävs lite längre svar. Samtidigt finns det korta frågor som inte kräver något längre svar.

På denna sida återfinner du en rubrik vi valt att kalla Klarspråk. Här finns plats för korta frågor med korta svar - och svar du får direkt i samma nummer.

Vad du kan fråga om? Allting, ingen fråga är för betydelslös för att få plats på denna sida. Det kan vara något du gått och undrat över, och inte vet vart du skall vända dig för att få svar.

Då är Klarspråk rätt forum -ställ din fråga till redaktionen så skall vi se till att rätt person ger dig ett svar.



Vårt säkerhetsskydd är lika viktigt som mat

□□□ ID-korten ska bäras! ID-kortet visar att bäraren är behörig att vistas inom Aerotechs tillträdesskyddade område. Det är även en förtroendeskapande åtgärd för att manifestera hög säkerhetsnivå mot samarbetspartners och kunder. ID-korten ska bäras väl synligt.

□□□ Orden är Ulla-Britt Lewins - lokal säkerhetschef i Arboga - när hon besvarar en fråga i förra numret av Tech-In.

□□□ Bära ID-kort är inget självändamål - tvärtom. ID-korten är en del av Aerotechs säkerhetsskydd.

□□□ Aerotechs säkerhetsskydd kan ses ur olika perspektiv. En del regleras av lagar och förordningar; Säkerhetsskydds-förordningen tillämpas på statliga myndigheter som befattar sig med uppgifter eller förhållanden som rör totalförsvaret eller rikets säkerhet i övrigt.

Sett ur detta perspektiv kan säkerhetsskyddet indelas i fem punkter; sekretessskydd, tillträdesskydd, infiltration, information och kontroll.

Ett annat perspektiv berör Aerotechs civila verksamhet. På det området finns inga lagar eller förordningar som reglerar säkerhetsskyddet. Där formulerar företagen själva sina egna regler och bestämmelser.

Företagsskyddet är minst lika viktigt som skyddet av försvarssekretessen.

Det förklarar Hans-Olof Blomqvist, Aerotech-gruppens säkerhetschef.

Det finns ett antal självklara frågor att ställa till en säkerhetschef; Vad är säkerhetsskydd och har Aerotech ett effektivt säkerhetsskydd, finns det en allmän medvetenhet bland Aerotechs anställda om säkerhetsfrågor. Det är några övergripande frågor.

De övergripande frågorna har ofta en förmåga att bli ogripbara och teoretiska. Mer intressant är att få svar på frågor som rör daglig och praktisk verksamhet.

Den del av säkerhetsskyddet som oftast diskuteras är ID-kortsbärandet. När Tech-In, i vintras,

**Företags-
skyddet
är minst
lika viktigt
som
skyddet av
försvars-
sekre-
tessen**

**Det är
inget själv-
ändamål
att bära
ID-kort**



frågade några personer varför de inte bär ID-kort fick redaktionen bland annat följande svar:

- Jag tycker det är onödigt att ha det dinglande runt halsen. Alla här på GS känner varandra väl...
- Jag tycker det är fullständigt onödigt...
- Det är inte så strängt här. Jag har aldrig känt krav att man måste bära sitt ID-kort.

Hans-Olof är mycket klar i sin uppfattning.

En hel del av de praktiska och dagliga säkerhetsfrågorna vill han inte - eller kan inte - besvara, för han har bara varit säkerhetschef i lite drygt tre veckor när han blir intervjuad. På tre veckor är det omöjligt att bilda sig en uppfattning om hur alla delar i säkerhetsskyddet fungerar förklarar Hans-Olof.

ID-korten ska bäras av alla

Han deklarerar däremot gärna sin uppfattning om hur ett bra säkerhetsskydd ska fungera.

ID-kortsbärande är en fråga där han har en bestämd uppfattning:

- Vi har ett beslut som säger att alla ska bära sina ID-kort. Det beslutet har vi för att alla ska kunna se vilka som rör sig på området, och samtidigt kan vi lära känna och känna igen varandra.

- Det är inget självändamål att bära ID-korten. Vi bär dem för att visa att vi är behöriga att vistas på området. Det är säkerhet, både för oss själva och vår omgivning.

Budskapet är klart; ID-korten ska bäras, det är en självklarhet!

Fler funktioner i samma kort

Nu ska ID-kortens funktion vidgas och det tror Hans-Olof ska medverka till att samtliga anställda ska bära sina ID-kort. I dag har många flera olika kort, ett ID-kort - som många använder som



stämpelkort - ett passerkort till grindar och dörrar. Dessa ska ska försvinna. ID-kortet ska gälla som såväl ID-kort, stämpelkort och passerkort. Det är lättare att hålla reda på enbart ett kort än flera är Hans-Olofs kommentar.

Det är inte omöjligt att skriva en hel artikel om enbart identitetskorten - snarare tvärtom - ID-korten som ett av de mest synbara exemplen på säkerhetsskydd diskuteras flitigt, och många har synpunkter.

Nu borde budskapet vara klart, så Hans-Olof får återkomma till min inledande fråga; vad är säkerhetsskydd?

Skydd mot spionage och infiltration

Nu borde jag ta fram och visa en bild som förklarar vad säkerhetsskydd är för något, säger Hans Olof. Han hittar inte bilden utan börjar med ord förklara vad han menar med säkerhetsskydd.

- Säkerhetsskydd är lagar och förordningar, avtal, tekniska och manuella bevakningslösningar och instruktioner. Allt för att skydda företaget mot industrispionage och infiltration.

- För Aerotech som affärsverk regleras vår verksamhet av säkerhetsskyddsförordningen, som ger oss klara direktiv beträffande sekretess-, tillträdes- och infiltrationsskydd.

De punkter i säkerhetsskyddsförordningen Hans-Olof hänvisar till lyder:

1. skydd mot att obehöriga får kännedom om uppgifter som är av betydelse för totalförsvaret eller rikets säkerhet i övrigt och som enligt sekretesslagen (1980:100) omfattas av sekretess (sekretessskydd),

2. skydd mot att obehöriga får tillträde till anläggningar, områden, fartyg, flygplan och andra ställen där de kan få kännedom om uppgifter som avses i punkt 1 eller där verksamhet som har betydelse för totalförsvaret eller rikets säkerhet i övrigt bedrivs (tillträdesskydd),

3. skydd mot att någon som inte är pålitlig från säkerhetssynpunkt får sådan tjänst eller sådant vikariat eller uppdrag som är av betydelse för totalförsvaret eller rikets säkerhet i övrigt (infiltrationsskydd).

Formulerar våra egna regler

Det är lika viktigt att tillämpa sträng sekretess för den civila som för den militära verksamheten. Hans-Olof återkommer till att för den civila verksamheten finns inga lagar eller förordningar som styr säkerhetsskyddet. Där formulerar vi själva våra regler, men det är naturligt att de knyter an till säkerhetsskyddsförordningen, säger han.

Ett väl fungerande säkerhetsskydd är en nödvändighet - inte bara för att det finns lagar och förordningar som ger Aerotech klara direktiv. Säkerhetsskyddet är nödvändigt för att skydda de kunskaper som finns inom företaget.

"Säkerhetsskydd är lagar och förordningar, avtal, tekniska och manuella bevakningslösningar och instruktioner. Allt för att skydda företaget mot industrispionage och infiltration"

En stor del av vårt arbete är riktat mot det svenska försvaret och vi har mycket kunskap om sekretessbelagd information, som är intressant ur andra länders synpunkt, säger Hans-Olof.

Hotbilden är ingen fiktion

Han är bestämd; det är skitsnack att påstå att hotbilden inte existerar eller att den är falsk. Hoten är påtagliga. Industrispionage är en verklighet i dag.

Hur främmande makt kan bedriva industrispionage har journalisten Charlie Nordblom skrivit en bok om - "Industrispionage". En bok som avslöjar hur Sovjet och andra öststater bedriver ett målmedvetet spionage mot svensk forskning och industri. Nordbloms bok är en av flera som beskriver industrispionage.

Vi måste vara medvetna om de hotbilder som finns, säger Hans-Olof.

- Är vi medvetna om de hot som finns är det lättare att motivera säkerhetsskyddet. Hotbilden är inte så komplicerad. Vi kan se två delar; försvarssekretessen är den ena och företagssekretessen den andra. Så länge vi arbetar med försvarsmateriel är främmande makt intresserade av att komma över sekretessbelagd information. När det gäller företagssekretessen är det våra konkurrenter som är intresserade av att få kännedom om vårt arbete.

Någon polis vill inte Hans-Olof att vare sig han eller hans medarbetare ska uppfattas som. Vi är inte ute efter att fälla personer som gjort fel, säger han. Vi ska hjälpa till och se till att de instruktioner som finns följs.

Säkerhetsskydd ingen bromskloss

Säkerhetsmedvetandet hos personalen ska grundläggas den dag de anställs inom Aerotechgruppen. Medvetenheten om säkerhetsfrågor ska vara en naturlig företeelse. Säkerhetsskyddet får



**Göra det
svårt gör
det inte
lättare**



aldrig uppfattas som en bromskloss. Då är vi på fel spår, menar Hans-Olof.

- Den viktigaste delen är du och jag. Är vi inte motiverade att tänka på säkerhetsfrågor spelar det ingen roll vad jag gör, för då fungerar inte säkerhetsskyddet.

Grundutbildning i säkerhet

- Motivationen ska vara klar. Alla som börjar på Aerotech får en grundutbildning i säkerhetsfrågor och den ska följas upp med riktade utbildningar. Säkerhetstänkandet ska sitta i ryggmärgen och upplevas lika viktigt som mat.

Det är som samordnaren Hans-Olof vill se sig själv. Målet är att få ett jämt och bra skydd för hela Aerotech-gruppen. Det ska vara samma kvalitet på säkerhetsskyddet i hela gruppen och man ska känna igen tankegångarna från enhet till enhet, säger han. En jämn nivå på säkerhetsskyddet är det bästa skyddet.

Viktigt med dialog och samförstånd

- Jag ska även hjälpa alla som behöver min hjälp. Vidare ska jag se till att vi följer de krav vi är ålagda och kontrollera hur skyddet fungerar för att veta var vi eventuellt behöver sätta in åtgärder.

Samförstånd är ett honnörsord för Hans-Olof.

- Det är viktigt att vi löser problem i samförstånd. Jag vill ha kommunikation. Det jag säger ska inte bara accepteras utan vidare. Säkerhetstänkandet blir inte tillfredsställande om vi inte kan föra en dialog.

Är då Aerotechs säkerhetsskydd bra och finns det en medvetenhet om säkerhetsfrågorna?

Hans-Olof drar på svaren, förtydligar vad han sagt tidigare att han inte efter tre veckor på tjänsten vill göra några definitiva uttalanden.

Nya regler för inpassering

Det är några saker han vill förändra. ID-kortets användning är en. En andra är att han hoppas kunna ändra inpasseringskontrollen. Vaktpersonalen ska ägna mer tid åt att kontrollera de som ej kan passera via tekniska system. I klartext betyder det att i Arboga kommer rotationsgrindar att installeras - där ID-kortet utgör passerkort.

Samtidigt vill Hans-Olof understryka att inpasseringen ska göras så smidig som möjligt. Säkerhetsskyddet finns inte för att komplicera tillvaron; göra det svårt gör det inte lättare, som han uttrycker det.

De uppgifter som ligger närmast i tiden för honom är att bygga upp en organisation som klarar både den civila och den militära säkerhetstjänsten.

Mina frågor om Aerotechs säkerhetsskydd, om risker med att använda telefax eller elektronisk post ber Hans-Olof att få återkomma till.

Text & foto: Lennart Bladh



Gasalarm på ytbehandlingen

- realistisk övning för räddningstjänsten

□□□ Scenariot är följande: Det är arbetsdag. En mindre kabelbrand utbryter i byggnad 39 - ytbehandlingen. Aerotechs räddningstjänst släcker branden. Syra och cyanid läcker ut. Cyanväte bildas. 19 personer - inklusive räddningspersonalen - blir kvar i byggnaden.

□□□ Verkligheten är: Räddningstjänsterna i KAK-området - Kungsör, Arboga och Köping - alternerar årligen som arrangör för en större insatsövning med samverkan mellan regionens samtliga räddningsorganisationer (räddningstjänst, ambulanssjukvård, polis, SOS 90000, lokal expertis, med flera).



□□□ Några sekunder före klockan aderton går larmet i ytbehandlingen, denna tisdag kväll övningen genomförs. Nittio sekunder senare har larmet nått räddningstjänsten i Arboga; stor gasolycka på Aerotech, byggnad 39, många människor kvar i byggnaden.

Samtidigt larmas KAK:s räddningsbuss i Köping, ambulanserna i Arboga och Köping, samt polisen. Via Aerotechs vaktpersonal larmas Statshälsan.

Giftig gas

Räddningstjänsten i Arboga rycker ut, förberedda på insats i giftig gas.

Tio minuter efter larm är första räddningsstyrka på plats, iklädda kemskyddsdräkt. De orienteras om läge och lokaler av Roland Stenström, chef för Aerotechs räddningstjänst.

Den första kemdykargruppen är snabbt inne i byggnaden och hämtar ut den första av många skadade. Statshälsans vårdlag tar hand om de första skadade som bärs ut.

Samtidigt larmas ytterligare förstärkning från såväl Köping som Kungsör.

Beredskapsstyrkan från Arboga anländer och saneringsplats upprättas. Många skadade har syra och cyanider på kläderna och kroppen.

Uppsamlingsplats

Tjugo minuter efter larm har två skadade förts ur byggnaden, den gemensamma räddningsbussen från Köping anlant och en andra kemdykargrupp gör sig förberedda att gå in. Personal från Statshälsan och vårdcentralen har upprättat en uppsamlingsplats för skadade.

Minuterna efter en andra ambulans med läkarlag från Köpings lassarett, och tio minuter senare kommer Kungsörs deltidsskär.

De flesta skadade finns lätt tillgängliga i lokalen och kan snabbt föras ut.

Problem uppstår med

t r e



skadade under gallerdukarna. Den kemdykargruppen väljer att först rädda är en av Aerotechs egna brandmän - i viktklassen plus hundra kilo - och han har en ryggskada vilket gör att han måste förflyttas skonsamt. Detta arbete är så ansträngande att kemdykarnas luftförråd förbrukas helt.

Övningen bryts

Under denna räddning pågår jobbar en tredje kemdykargrupp med att föra ut dunkar innehållande väteperoxid. Detta för att säkerställa det fortsatta räddningsarbetet.

För att räddningsarbetet skall kunna fortlöpa måste de slutkörda kemdykarna bytas ut eller förses med nytt luftförråd.

Då väljer övningsledningen att bryta övningen. Övningen har då pågått i 75 minuter.

Kemdykargruppernas luftförråd räcker 30 till 40 minuter, med normal ansträngning, halva tiden om de får jobbat riktigt hårt.



Vårdpersonalen har fram till nu omhändertagit och organiserat avtransport för ett 15-tal skadade.

Förmodligen skulle en sådan här olycka resultera i ett eller flera dösfall. Det tror Tage Andersson, ställföreträdande räddningschef i Arboga. Han får medhåll av Aerotechs Roland Stenström.

Tage Andersson konstaterar att övningar som denna är lärorika och nödvändiga, och säger samtidigt att vi tack och lov varit förskonade från allvarliga incidenter, för det scenario som spelades upp på denna övning var realistiskt. En olycka som denna är inte otänkbar.

Samtidigt vill Tage Andersson framföra ett tack till Aerotech och dess räddningstjänst, samt till de anställda som med stor inlevelse agerade skadade.

Roland Stenström är nöjd med övningen.

- Det är viktigt att vi genomför så här realistiska övningar, för vi ska vara medvetna om att vi har många arbetsplatser där det kan inträffa allvarliga tillbud och olyckor. Personalen är medvetna om riskerna och har utbildning, så jag tror att vi ska slippa så här allvarliga olyckor som övningen var. Det är viktigt med förebyggande verksamhet.



Kemikalieproblemen är historia

□□□ Intervjua huvudskyddsombudet Bertil Johansson och den sammanhållande i skyddsfrågor, Einar Zetterström, om kemiska problem på division GS, är inte det lättaste.

□□□ Det finns inga kemiska problem på divisionen. I varje fall är det det förstahandsintryck man får.

□□□ - Vi ska väl inte slå oss för bröstet och påstå att det är helt problemfritt, men nog har vi haft större problem än vi har idag, säger Einar.

□□□ Frågan är då vad problemen bestod i tidigare.

- MC77, till exempel. Innan det blev bekant hur farligt MC77 var att handskas med, hanterade man nog rea-bränslet och tillhörande materiel lite lättvändigt, säger Bertil.

Bra kontroll i dag

Hur löstes då den hanteringen.

- Vi fick föreskrifter om hur hanteringen av MC77 skulle gå till. Vi har en ganska bra kontroll på det nu.

- Ett annat problem var epoxyfärgerna, som också visade sig innehålla cancerogena ämnen.

Men det finns väl ersättningsfärger, är då en naturlig följdfråga.

- Jo, visst, men kunden kräver fortfarande epoxyfärger i vissa sammanhang, till exempel i bränsletankar, säger Einar, och fortsätter:

- Måleriets personal har fått utbildning i hur epoxyfärger ska hanteras för att de ska vara på den säkra sidan.

- Ett annat miljöproblem var det betbad vi använde för rengöring av metaller. Numera lägger vi ut sådana jobb till externa, och förhoppningsvis, seriösa leverantörer.

Det där är ju historia. Finns det verkligen inga miljöproblem i dag?

- Inte inom huset, säger Einar.

Problem med avgaser

- Däremot har vi en ofta återkommande punkt på skyddskommitténs möten och det är problemet med avgaserna från åkerierna i närheten.



Einar Zetterström och Bertil Johansson tittar till maskinen för tvättning.

Kalla vinterdagar ligger avgasröken som ett lock över oss och tränger in i vårt frisklufts(?)system. Det problemet har vi inte löst ännu.

Den scoop-letande skribenten börjar bli otålig:

Inga problem på divisionen

- Finns det verkligen inget problem på division GS när det gäller kemikalier och dess hantering?

- Nej, säger Bertil och Einar samstämmigt.

- Visst dyker det upp små problem av och till. Till exempel när någon okunnig medarbetare köper hem något utan att rådfråga oss först. Då tar vi upp hanterings- och destruktionsfrågorna med vederbörande, och så har vi löst det problemet.

Text & foto: Hans Brännström

- Bra arbetsmiljö ka

□□□ Tvättning av flygplansskrov är det stora miljöproblemet på division Flygteknik i Linköping.

□□□ Det säger Kurt Johansson, divisionens skyddstekniker. Han får medhåll av Kennet Robertsson, en av 40 som turas om att tvätta flygplansskroven.

□□□ Flygplanen ska tvättas såväl utvändigt som invändigt. Tvättningen sker med högtrycksspruta och till tvättningen används Exol och Ardrox - naftapreparat och tvättmedel.

□□□ Användningen av dessa preparat kräver att tvättaren bär hel skyddsmask - gummioverall, visir och luftrenare.

□□□ Att tvätta flygplanen utvändigt är inget problem, säger Kennet. Det är när man ska in i alla trånga utrymmen det blir svårt. Tvättverktyget är för klumpigt och luftrenaren som bärs på ryggen gör att rörelsefriheten begränsas och det blir än mer svårt att komma åt i alla trånga utrymmen.

Allra helst skulle Kennet vilja se att en separat tvätthall iordningställdes. Just nu finns det inga planer på en sådan. I andra hand bör ventilationen i den nuvarande tvätthallen förbättras.

Dålig ventilation

- Det är lite dålig ventilation. Det finns inte tillräckligt med utsug, så den stickande doften från tvättmedlen hänger kvar i luften.

Den mask Kennet och hans kamrater bär under tvättningen fungerar tillfredsställande. Det är lite problem med utblåsningen av den renade luften i ansiktsmasken.

Värst är det nog för de kompisar som jobbar med andra saker i hallen. Runt de flygplan som tvättas hänger ett enormt plastskynke från golv till tak, men det hindrar inte att en stickande doft från tvättmedlen sprids i hela hallen.

Kurt Johansson håller med Kennet. En separat tvätthall vore önskvärt. Det är en mycket stor investering, så just nu finns det inga planer på att bygga en renodlad tvätthall.

Alla turas om att tvätta

Vi har försökt förbättra miljön så mycket som möjligt, säger Kurt. I dag har tvättningen organiserats så att alla i arbetslaget turas om att tvätta. Det

innebär att Kennet och hans kamrater tvättar tre till fyra plan vardera per år. Det ska jämföras med tidigare organisation då några få var avdelade att tvätta alla flygplan.

Överlag bra miljö

Så visst, vi försöker på olika sätt förbättra miljön, säger Kurt Johansson. Kan vi inte bygga en tvätthall nu så får vi göra bästa möjliga av vad vi har.

Kurt menar att arbetsmiljön på divisionen överlag är bra. Men visst finns det

mycket att göra, arbetsmiljön kan alltid förbättras, menar han.

Divisionens sämsta arbetsmiljö försvann under sommaren då den gamla plast- och gummiverkstan revs.

Kryssar mellan lastbilar

Ett problem har blivit akut efter semestern. Det är AvioComps nya lokaler som ställt till en del problem. Till våren flyttar AvioComp till den byggnad som förr var godsmottagning. En byggnad som ligger direkt innanför grindarna. Nu har godsmottagningen flyttat in på området, vilket medfört att den tunga trafiken på området har ökat. Många respekterar inte de lastnings- och lossningszoner som finns. I stället för att cykla runt godsmottagningen envisas många med att kryssa mellan lastbilar och truckar. Det skapar problem, säger Kurt Johansson, och risken för olyckor ökar.

- AvioComps flytt var nödvändig, för



an alltid bli bättre

de behöver verkligen bättre lokaler, men när vi flyttade in godsmottagningen en bit in på området har det blivit problem.

Sitt arbete som skyddstekniker delar Kurt in i fem huvudområden, men områden som går in i varandra. En uppgift är att vara sekreterare i skyddskommittén, en andra är att informera om nya föreskrifter och se till att alla berörda får del av dessa. För det tredje handlägger han divisionens arbetsmiljöutbildning. En fjärde uppgift är att bistå linjen med rådgivning i arbetsmiljöfrågor. Den femte uppgiften täcker in de fyra nämnda, att se till att det löpande arbetet fungerar.

Löser problem lokalt

Skyddskommittén består av nio ledamöter, fem arbetstagarrepresentanter och fyra från arbetsgivarsidan. Inför varje skyddskommittésammanträde är det fem lokala skyddsträffar på avdelningarna.

På dessa möten brukar de flesta frågor kunna lösas, säger Kurt. Vi strävar efter att lösa alla problem så lokalt som möjligt. Kan vi inte det för vi upp ärendet till divisionens skyddskommitté.

Kurts andra uppgift är att se till att arbetsmiljölagen och de föreskrifter som finns följs. Han informerar om nyheter och förändringar.

Det tredje området är utbildning. I höst ska två grundkurser i "Bättre arbetsmiljö" genomföras. Kurt planerar dessa kurser tillsammans med Statshälsan. Till våren ska det bli kurser om "Kemiska hälsorisker" och "Ergonomi".

Mycket rådgivning

En stor del av Kurts tid går åt till rådgivning. Är det här farligt, hur ska vi hantera detta är vanliga frågor han får. En del som ringer har inte läst på ordentligt eller också vill de ha förtydliganden, säger Kurt.

Mycket av Kurts arbete sker i förebyggande syfte. Just nu är det mycket arbete på kontorssidan med alla som får egna bildskärmar. Han besöker alla för att kontrollera att arbetsplatsen är



rätt inställd, så att alla får skärmen på rätt avstånd och att den är rätt placerad.

Vi försöker även arbeta i förebyggande syfte på verkstäderna, säger Kurt.

Några större miljöproblem upplever han inte att det finns på divisionen. Det är överlag bra miljö är hans omdöme. Tvättningen av flygplansskroven är ett område där miljön kunde förbättras.

Det finns ett område till Kurt gärna ser att man omgående förbättrar, och det handlar om funktionsproven på flygplan.

Dessa sker ute. På vintern är det både snö, kyla och bläst som irriterar. Där kunde vi förbättra miljön betydligt, säger Kurt, och har som önskan att både tvättningen och funktionsproven kunde få ett gemensamt hus.

I målarverkstaden finns problem, men den ska byggas om. Det kommer att ske i flera etapper. Det är främst ventilationen som ska förbättras, summerar Kurt.

Lennart Bladh

TeroNor

— inte stor

men störst

□□□ Störst men inte särskilt stor. Så mot-sägelsefullt kan man presentera TeroNor. Företaget arbetar med underhåll på gasturbiner och ingår i norska Kvaernerkoncernen.

□□□ TeroNor är Reparationsavdelningens största civila kund, även om samarbetet inte omfattar särskilt stor del av avdelningens totala verksamhet. Här har nämligen de militära jobben en total dominans.

□□□ — Våra företag fann varann för några år sedan. Norrmännen jagade nya underleverantörer, och vi nosade efter nya civila satsningsområden. Så det blev ett lyckat sammanträffande, menar Pekka Havbrandt.

Pekka har bara ett par månader bakom sig som chef för Reparationsavdelningen i Arboga. Och det slumpar sig faktiskt så att han just skall ut och resa tillsammans med Ivar Östberg, teknisk chef på avdelningen. Målet är TeroNor, där de skall diskutera planer och priser för nästa år.

— Ivar är redan bekant med våra kunder där, och i det nya jobbet behöver även jag lära känna företaget och knyta de personrelationer som krävs för ett gott samarbete, anser Pekka.

Hävdar sig

En del vet han förstås redan om TeroNor. Till exempel att företaget tidigare tillhörde Kongsbergskoncernen. Av naturliga skäl utnyttjade man då Kongsberg för detaljreparationer på kundernas gasturbiner.

För omkring två år sedan

övergick emellertid TeroNor till Kvaerner och började samtidigt söka nya leverantörer på reparationsidan.

— Idag har TeroNor kunder världen över. Tonvikten ligger på olika oljebolag med plattformar i Nordsjön. Företaget har konkurrenter i Västtyskland och USA, men hävdar sig bra tack vare låga priser och korta genomloppstider, konstaterar Pekka.

Krävde underhåll

— För TeroNors räkning reparerar vi detaljer som sitter i en gasturbin tillverkad av General Electric, LM2500, uppger Ivar. Mest handlar det om roterande detaljer som skivor, axlar, roterande tätningar och växellådsdelar.

— Sortimentet på vår verkstad har ökat med tiden och idag rör det sig om i storleksordningen femtio olika detaljer, tillägger han.

Såväl norska Statoil som Mobil använder gasturbinen på sina Nordsjöplattformar. Där utnyttjas den för såväl gas- och oljepumpning som för elkraftgenerering. Oljebolagen har ställt krav på underhållsresurser i Norge som en



Olle Holm sätter upp en av motordetaljerna i sin maskin för att slippa ett plan. Det är en så kallad airduct från TeroNor som normalt sitter i kompressorn till gasturbinen LM2500.

förutsättning för att de skulle köpa GE-motorena.

Slipper lagra

Reparationsavdelningen arbetar idag med fasta priser och tider mot sin norska kund. Korta tider och leveranssäkerhet är A och O i detta samarbete.

— TeroNor sparar en hel del kostnader på att slippa lagra reservdelar och utbytesenheter. Därför är vårt gemensamma mål att göra snabba reparationer på motordetaljerna så att de, med kortast möjliga stilleståndstid, kan stoppas in i samma motor igen, förklarar Pekka.

— Idag svarar TeroNor

för drygt halva vår civila satsning. Det är en bra början, och detta är alltså en viktig kund för oss, understryker Pekka.

Högintressant

— Det sätt på vilket samarbetet mellan oss fungerar idag stämmer väl med våra idéer om civila satsningar. Därför är det vårt främsta mål att skapa fler liknande kundrelationer med jobb av samma slag.

På sikt menar Pekka att det är flygbolagen inom Aerotechs närzon man skall satsa på. De utgör en högintressant kundgrupp.

Text & foto: Anne Allard

TM2-avtalet en viktig plattform för ScanMotive

□□□ Fyra-och-ett-halvtårs-avtal är inte särskilt vanliga får man förmoda. Ett sådant har emellertid ScanMotive tecknat med Försvarets Materielverk förra veckan. Föremål för produktavtalet är Gnomemotorn TM2, som bland annat sitter i marinens helikopter för ubåtsjakt.

□□□ Avtalstiden blev litet udda eftersom det drog ut på tiden med under-tecknandet. Yngve Rosén med medarbetare på ScanMotive hoppades att det hela skulle vara klart redan för ett år sedan. Så blev det nu inte, utan det nya avtalet gäller retroaktivt från årets början och fram till juli 1993.

Flygtimpris

— I stort sett fortsätter vi våra åtaganden som tidigare med begränsade och stora översyner på motorerna, med service ute på fältet och teknisk assistans åt flottiljerna, konstaterar Gunnar Eriksson.

Gunnar har ansvaret för produktområde TM2 sedan juni. Totalt fjorton personer på ScanMotive arbetar med just den motorn.

— Det nya med avtalet är att vi kommer att jobba mot flygtimpriser. Dessutom har vi kravet på oss att klara en komplett motoröversyn på maximalt 16 veckor.

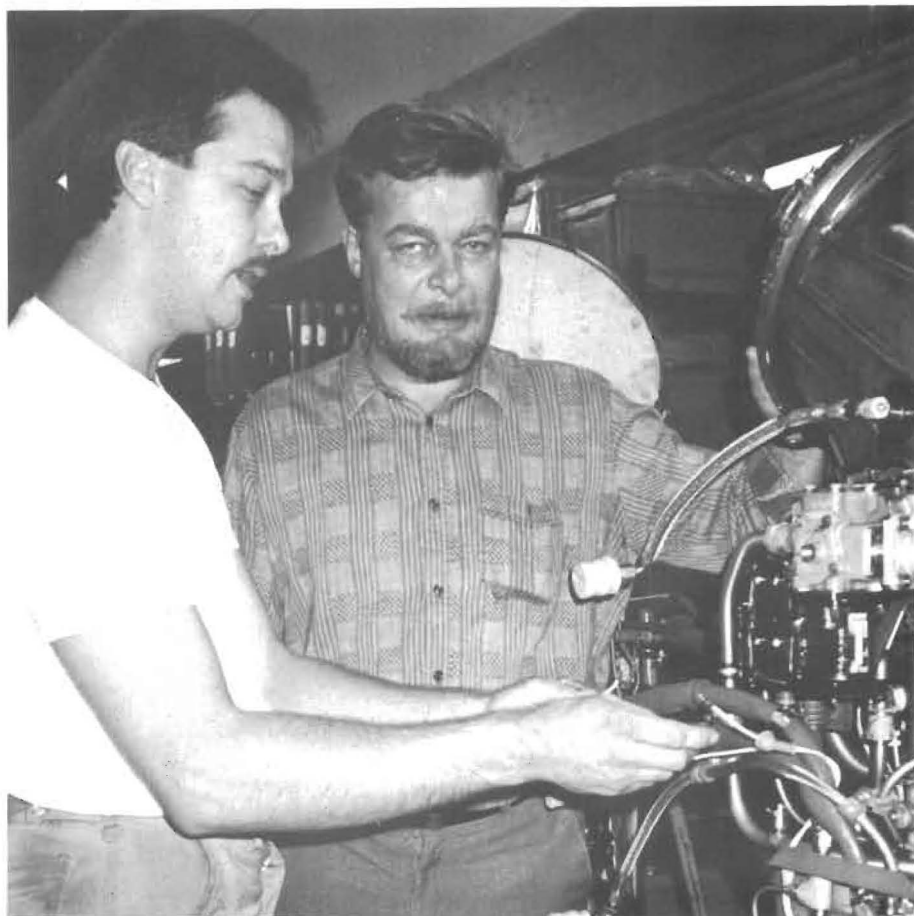
Hård kamp

Produktavtalet på TM2 är jämförbart med avtalet på TAM4, den andra militära motorn som sitter i både HKP6 och HKP9.

— För oss får TM2-avtalet stor betydelse eftersom C-versionen av motorn försvinner med flygvapnets gamla räddningshelikopter, HKP4. Den nya, HKP10, har en helt annan motor och för oss återstår då marinens TM2-motorer att konkurrera om, konstaterar Gunnar.

Prestigevärde

Och ScanMotive har verkligen "sla-



Gunnar Eriksson har ansvaret för TM2-verksamheten på ScanMotive. Här kollar han sina uppgifter om TM2-motorn så att allt stämmer med vad som står i planeraren Jan-Erik Fredrikssons pärm.

gits" om avtalet, bland annat mot Rolls Royce som tillverkar Gnomemotorerna.

Avtalet är värt totalt 50 miljoner kronor för ScanMotive. Därutöver har det ett högt prestigevärde för bolaget, menar Yngve Rosén.

— Att vi klarade hem avtalet bekräftar att vi är konkurrenskraftiga på TM2. I samarbete med FMV har vi rationaliserat och effektiviserat underhållet och därigenom byggt upp den styrkan.

Plattform för export

— Det pekar också på att Aerotechs målmedvetna satsning som underhållsföretag är vinstgivande. Med våra reparationer och förmågan att tillvarata materielen hävdar vi oss gott i konkurrensen även mot motortillverkarna, påpekar han.

Ingemar Hansson och hans medarbetare inom Marknadsstab Försvaret har medverkat mycket förtjänstfullt för att få den här affären att gå i lås, betonar Yngve Rosén.

Med avtalet får ScanMotive den plattform bolaget behöver för att öka ansträngningarna på exportmarknaden med Rolls Royce Gnomemotor. Där hägrar till exempel fortsatta jobb för Österrike och kanske även England.

— När "hemmabasen" är säkert förankrad kan vi satsa hårdare utomlands, menar han. Yngve avslöjar att bolaget redan har en förfrågan från den brittiska motsvarigheten till FMV. Engelsmännen undrar om ScanMotive kan åta sig underhållet på deras Gnomemotorer.

Anne Allard

Veteraner med 225 år i flyget

□□□ I sammanlagt 225 år har de tjänat flygvapnet och FFV, de fem veteranerna hos division GS. De närmar sig pensionsåldern med stormsteg och då är det läge för en tillbakablick.

□□□ De fem är: Rune Axstål, Göte Gärd, Bengt Johansson, Jan Löfqvist och Alvar Mattsson. Alla har de arbetat på division GS sedan begynnelsen, det vill säga i snart 20 år.

Men de började som ungdomar i flygvapnet, för 45 år sedan. Hur var det det började?

- Jag var på F6 i Västerås, minns Göte. Där var jag till 1960 då, numera avsomnade, CVV lockade med jobb.

- Jag började på F4, Frösön, som fjunig 16-åring, säger Alvar. Där förblev jag i olika befattningar till dåvarande CVA-Ö lockade med jobb och två lönegrader.

Rune Axstål började hos armén som grabb: Jag startade som lärpojke på tygavdelningen A4 i Östersund. Så småningom blev det F4 och sedermera FFV och gamla CVA-Ö.

Börje Johansson kommer från Nyköping: Jag började på F11 i ungdomen, 1944. Så blev det F4 och efter det FFV.

Jan Löfqvist började på F4. Innan han kom till FFV hann Jan med en sejour hos det etiopiska flygvapnet innan det blev FFV. Jan sökte jobb som instruktör när svenska flygvapnet sålde ett antal B17 till Etiopien. I avtalet ingick att flygvapnet skulle svara för utbildning av - i Jannes fall - tekniker i etiopiska

flygvapnet. Jan sökte jobb i början av 50-talet, men fick det först 1955.

- Engagemanget räckte till 1956. Jag hade kunnat stanna längre, men oron i landet gjorde att vi åkte hem. Det var mitt livs bästa år. Våldigt jobbiga, men intressanta år, avslutar.

Varför bara flyget? Hur kommer det sig att inget annat yrke varit aktuellt?

- Före flyget var jag byggnads-snickare, berättar Göte. Visst har jag haft tankar på andra jobb. Bolinders verkstäder var aktuellt ett tag, men det rann ut i sanden.

- Man fick jobb i flygvapnet, man gjorde rekryten och deltog i beredskapen. Det var liksom mer eller mindre givet att fortsätta inom flygvapnet. Dessutom betraktades ett statligt jobb som säkert och med hyfsad betalning, säger Alvar.

Hur kom det sig att ni sökte jobb hos dåvarande CVA-Ö?

- För mig var det så att gamla CVV skulle läggas ner, och i samma veva startade CVA-Ö. Jag blev erbjuden jobb och tog det. Så enkelt är det.

De andra då?

- Vi fick två lönegrader och intressanta arbetsuppgifter. Sedan hoppades vi på en gynnsam löneutveckling. Men med bästa vilja i världen kan vi inte påstå att dessa förhoppningar slagit in. Tyvärr.

Alla är överens om detta och om slutklämmen:

- Dessutom är det så att hade vi varit kvar i flygvapnet hade vi gått i pension vid 60 år. Det visste vi ju om när vi tog steget till FFV. Men man var ju ung då och tänkte inte så mycket på det.

Text & foto: Hans Brännström

Premi

□□□ För Tech-In är inget omöjligt. Inte ens att bjuda på litet sommar mitt i höstrusket. Det var nämligen högsommarvärme och strålende sol när piloterna S-O Wiklund och Tore Dahlberg från F21 i Luleå landade flygvapnets nya räddningshelikopter i Arboga. Med stor precision ställde de maskinen på den stora plattformen i södra änden av flygfältet. Där stod den parkerad ett par dygn för antennmätningar.

□□□ Det pågick ett hektiskt arbete på fältet den här veckan, och det var rena turen att Tech-In hann växla några ord med Christer Bardland från Försvarets Materielverk. Som radioansvarig på Flygelektrobyråns Telesektion har han beställt antennmätningarna på helikopter 10.

— Det här är den första mätningen vi gör på plattformen, som för övrigt är den



Dessa herrar är speciellt intresserade av hur antennerna skall sitta på helikoptern. Från vänster S-O Wiklund och Tore Dahlberg med teknikern Åke Larsson från F21.



Här är gänget som i 225 år hållit flygvapnet och FFV Aerotech i Östersund i sina famnar. Från vänster; Göte Gärd, Alvar Mattsson, Rune Axstål, Jan Löfqvist och Börje Johansson.

är på plattformen

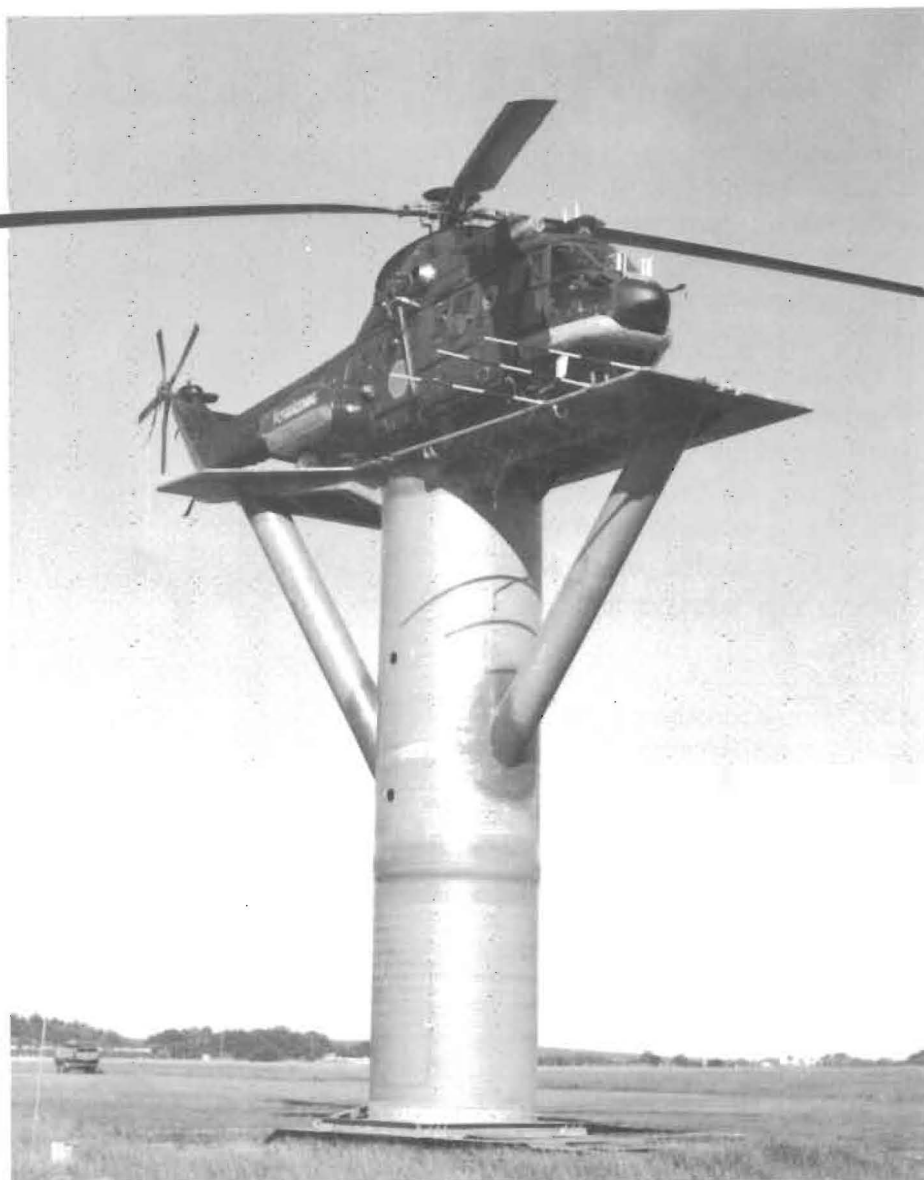
enda i Sverige. FFV Aerotech i Arboga är ensamma om att ha resurser för den här typen av mätningar, konstaterade Christer Bardland. Han bär dessutom själv en del av "skulden" till att plattformen står där den står idag. Den har länge toppat hans önskelista.

Liknande mätmöjligheter finns ute i Europa, men Christer Bardland är inte helt säker på att de utnyttjas för just antennmätningar. Hela idén kommer, som så mycket annat, från USA. Det man eftersträvar är att med hjälp av mätningar minimera störningarna mellan olika system. Genom att pröva en rad olika antennlägen söker man sig fram till de bästa fästpunkterna.

Idealbild

— När det gäller just den här helikoptern är räddningspejlens mottagare särskilt viktig. Under mätningarna har vi flyttat den tre gånger för att hitta idealläget, påpekade Christer Bardland.

Med de rörliga antennerna kan man alltså experimentera sig fram till ett bästa



Flygvapnets räddningshelikopter, HKP10, uppflugen på plattformen. En imponerande syn under antennmätningarna på flygfältet i Arboga. Men hur tog sig piloterna ner egenligen?

läge. Men det är lika viktigt att veta hur strålningsdiagrammen ser ut för fasta sändare och mottagare. Även om bilden inte är den bästa, så är det en klar fördel om piloten känner till svagheterna. De fast placerade antennerna är ju något han måste leva med.

— Tack vare teori och erfarenhet vet vi hur det ideala strålningsdiagrammet skall se ut. Alltså försöker vi komma så nära den bilden som möjligt när vi placerar antennerna.

Gott om rutin

Den här första mätningen är bara början på en intressant utveckling. På

nästa helikopter skall man göra kortvägsmätningar, vilket har stor betydelse för kommunikation på långa avstånd, enligt Christer Bardland.

Det har tagit år att bygga upp den här metoden, men den nya plattformen ger möjlighet till mer rutinmässiga antennmätningar.

— Här på FFV Aerotech finns det dessutom mycket duktiga tekniker på området. Erfarenhet och rutin är viktiga ingredienser i mätarbetet, och det har personalen gott om här, avslutade Christer Bardland.

Text: Anne Allard

Foto: Ingemar Kjellberg



Därnäst Giacino Thoma från helikoptertillverkaren Aerospatiale i Frankrike, Jan Brogren, systemansvarig för HKP10 vid FMV och sist i raden Christer Bardland

Luftkanoner blir vattenkanoner

□□□ Det finns faktiskt en automatkanon som har anknytning till alla fyra element - eld, luft, vatten och jord. Kanonen är ett eldvapen. Just den här har tidigare använts i luften på flygplan 32, 34 och 35. Snart skall den testas på vatten som beväpning på en ny stridsbåt. Och innan dess står den dessutom jordbunden ett tag på Vapen- och robotverkstaden i Arboga.

□□□ Flera saker samspelar kring den här litet speciella kanonaffären. Marinens planer på en helt ny båt för amfibiebataljoner, stridsbåt 90H, finns i bakgrunden. Det handlar om små, snabbgående båtar bestyckade med bland annat en lätt kanon.

Där spelar flygvapnets automatkanon, 30 millimeter Akan M/55, en viktig roll. Eftersom bara vänstermatade kanoner fortfarande används i luften, står de högermatade oanvända. De har marinen nu fått överta för att prova ut på båten. Kanske kan de komma till nytta där istället.

Ny lavett

Idén att montera en liten kanon på den nya båten kommer från USA. En 30 mm Akan har dessutom mycket bra kapacitet i förhållande till markkanoner. Så FFV Aerotech fick för några år sedan i uppdrag av Försvarets Materielverk att studera om den över huvud taget kan anpassas till stridsbåt 90.

Det uppdraget krävde en totalstudie som omfattar modifiering av kanonen

Innan kanonen installerades på stridsbåt 90H fick kunderna från FMV och Marinen chans att se den i funktion på land. Här beskriver Nils-Åke Nilsson den nya konstruktionen i detalj.



med såväl anpassning som installation på båten. Det var ett stort paket, och nyligen blev det färdigt för leverans.

Billigt alternativ

På konstruktionssidan har Nils-Åke Nilsson jobbat med de mekaniska lösningarna. Och på Vapen- och Robotverkstaden har Jan Daunfeldt bevakat de mer eldfångda problemen. Resultatet av deras arbete blev, att det kunde ge FMV positivt besked. Kanonen kan anpassas till båten med hjälp av en den speciella lavett de har tagit fram.

En annan specialfiness i det nya utförandet är den standardkulspruta modell 58 som sitter monterad med snabbfäste på lavetten. Den blir ett utmärkt hjälpmedel dels vid inriktning av kanonen. Dels blir den betydligt billigare att använda vid övningar än automatkanonen.

Provkörning

— Den första prototypen var klar och utprovad i augusti både ifråga om funktion och kvalitetskrav, berättar Jan Daunfeldt. En andra, något modifierad lavett, är redan på gång och skall vara färdig i december.

Samtidigt som det här arbetet har pågått i Arboga, så har ett varv i Örnsköldsvik byggt två prototypbåtar. Man använder sig av de bästa bitarna i en svensk och en engelsk båtkonstruktion.

Jan och Nils-Åke har pendlat till Norrlandskusten för att sköta samordningen av installationen på en av båtarna. I slutet av september var den första kanonen klar för leveransprovskjutning.

Beslut nästa år

Om FMV bestämmer sig för att gå vidare med stridsbåt 90, så öppnar det intressanta möjligheter även för FFV Aerotech.

— Då kan vi räkna med översyner på en hel serie 30 mm Akan och modifiering till marinutförande. Vi skall också utbilda personal för utprovningen, ta fram underhållsutrustning till båtarna och se till att det finns verkstadsresurser, berättar Jan.

Ett slutgiltigt besked i frågan om serietillverkningen av stridsbåt 90H väntas inom ett år.

Text & foto: Anne Allard

Tack



Jag vill härmed tacka mina arbetskamrater inom avdelning Flygplan för uppvakningen och de fina orden i samband med att jag slutade vid FFV.

Håkan Svensson, FF70

Ett varmt tack till chefer och arbetskamrater för all uppvakning på min 60-årsdag.

Lennarth Jacobsson, FA61

I förra numret av Tech-In skrev vi fel namn under följande tack, vilket redaktionen beklagar. Vi korrigerar och hoppas att det blir rätt nu:

Ett varmt tack till FFV Aerotech och FF80 för de vackra blommorna jag fick på min födelsedag.

Karin Magnusson, f d FF81



Avionik

David Hultgren, AE
Mikael Pettersson, AE30
Carina Strandberg, AF
Mats Tormod, AF
Joakim Zanden, AF
Jonas Johansson, AF27

Nyanställda

Joachim Nilsson, AF40
Anders Edbom, AM
Stefan Pettersson, AS
Anders Storck, AS
Christer Gerdman, AS
Fredrik Gröden, AR70
Patrik Mehlqvist, AT
Lennart Ivemyr, AT10

Motor

Jimmy Wessman, M
Lennie Eriksson, MA36
Olle Ytterberg, MF82
Jeanette Karlsson, MG87
Maria Österberg, MR10

Flygteknik

Elof Blomqvist, FP40
Jonas Lindquist, FP80
Kjell-Åke Fornell, FT47

GS

Anders Edqvist, GB20
Bengt Eklund, GB50
Lars-Eije Gustafsson GB20
Ulf Erland Lundberg, GE30

Air Target

Sirpa Shomalainen
Leif Fredin
Merja Koskelainen
Karl Öhrström



HUR TRIVS DU PÅ JOBBET?

Namn: Roland Eriksson

Ålder: 34 år

Yrke: Kallar mig tryckeriarbetare,
men jag kopierar mest

Arbetsplats: Tryckeriet, AE64 i
Arboga

Famij: Gift, två barn, två pojkar 8
och 5 år

Bostad: Radhus i Kungsör

Fritidsintressen: Svår fråga. Nu
är det barnen som tar mest tid.
Jag försöker vara ute så mycket
som möjligt med dem. I sommar-
stugan tillbringar vi mycket tid,
jag gillar att påta och reparera.

Senast sedda film: Senaste
James Bond-filmen

Favorit TV-program: Det är inte
mycket att se på TV. Tvålsaker är
inget för mig. Jag tycker Staffan
Lings Femettan är kul.



Massbrev - tjänste

61-9997

K. GUNAR SVANSTRÖM
FRÖNSHUSVÄGEN 2
762 49 ARBÖGA

- Jag trivs bra. Det är ett roligt jobb,
där det händer ny saker hela tiden. Det
är skojigt när folk kommer med jobb
som det är bråttom med. Det är skoj att
kunna klara av panikjobb snabbt.

Vad gör du på ditt jobb?

- I huvudsak ska jag sköta våra
laserskrivare, men det senaste året har
det varit mindre beläggning på dem. Vi
trycker bland annat reservdelaskatalo-
ger åt FMV, men de har ändrat data-
system, så det har inte varit mycket
jobb.

- Jag kopierar allt som kommer in,
är med och efterbearbetar det, binder in
det och så vidare.

- Det är en jämn ström av jobb som
kommer in, och så dyker det alltid upp
panikjobb som ska vara klara snabbt.

- Vi jobbar ganska mycket åt
Motordivisionen.

Roland Eriksson tryckeriarbetare

- Nu har vi fått en färgkopiator, än
så länge på prov, men jag hoppas den
blir kvar. Så vi ska kunna kopiera
färgfärgssaker nu. Det blir kul att prova
på något mer, det svåra är att lära sig
hur man ställer in färgerna för att få
bästa tänkbara resultat. Det lär man sig.

Hur länge har du jobbat här?

- Jag började här direkt efter
grundskolan, så jag har jobbat här i
drygt nitton år.

Vad har du för utbildning?

- Grundskola

Hur är arbetsmiljön?

- Det mesta är bra. En större lokal
står högst på vår önskelista, för det kan
bli lite trångt ibland.

- Visst är det lite bullrigt ibland och
maskinerna utvecklar värme, men
jobbet är så pass roligt att nackdelarna
vägs upp. Något som är störande är
doften av flygbränsle- fotogen - som
tränger in här ibland.

*Vad värdesätter du mest; högre
lön eller mer ledigt?*

- Med småbarn så är det lätt att
välja, det blir mer fritid. Jag väljer mer
ledighet för fritiden är värd mycket,
särskilt när jag har små barn.

*När träffade du senast din
närmaste chef?*

- Dum fråga, han hänger över mig
hela dagarna, då vi finns i samma lokal.