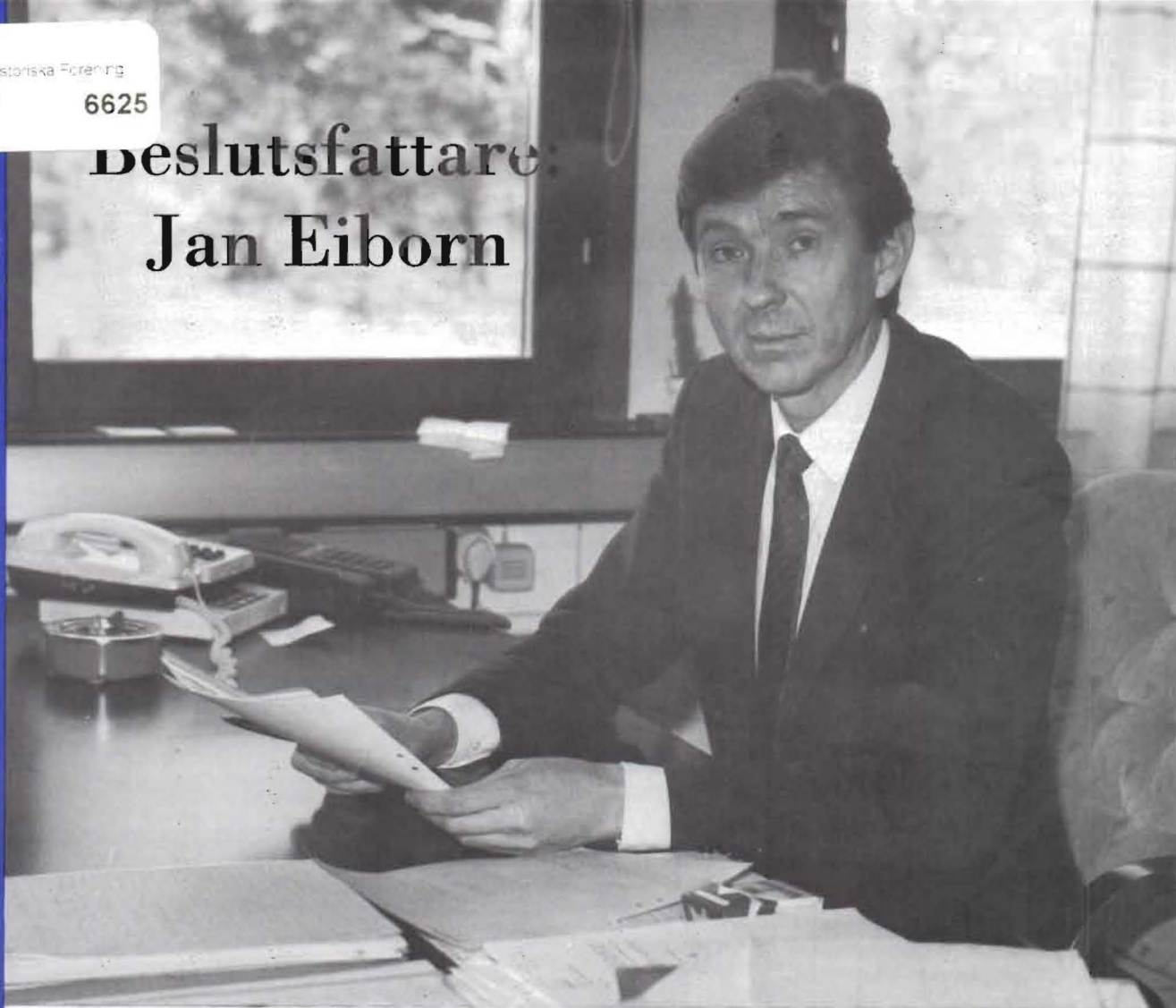


Beslutsfattare: Jan Eiborn



gemensam nämnare
för AvioComp och ScanMotive

Kommentaren

Aerotechs

Anne

Ombyta roller har Håkan Östergren prövat på. Han är chef för FFV Aerotechs division GS i Östersund, men bytte en dag några minuter i den rollen mot en stund som reporter för Tech-In. Under sin korta karriär hann Håkan göra följande intervju med en av de ordinarie redaktörerna i tidningen, Anne Allard.

Hon kom som ett yrväder en apilmorgon - nej, det var i oktober, och i stället för ett höganäskrus i svängremmen som Hemsöbornas Karlsson hade, dinglade där en kamera.

Många av oss har sett henne på våra arbetsplatser. Många av oss har talat med henne. Alltid glad och positiv, men säkert arg och ledsen då och då. Det måste man få vara i hennes jobb. Jag vet inte vad hon är, Anne Allard. Informatör, personaltidningsredaktör eller journalist måste det förmodligen heta.

Vad gör Anne?

Hon reser runt till alla våra enheter och letar upp intressanta människor och verksamheter. Hon försöker dela dagen mellan intervjuer och författande. En stor del av tiden tillbringas i telefonen. Boka sammanträden tar en avsevärd tid. (Jag måste erkänna att jag själv behövde ändra mötet med Anne tre gånger).

Vad är viktigt?

Hon strävar efter att få

förtroende i organisationen. Vill att vi alla skall lita på henne. Hon vill vara seriös och fånga vårt intresse. Så vill hon ha frihet. Frihet att föra fram saker. Skriva om sånt som är angeläget. Både negativt och positivt, men framför allt se framåt. Vad går att förändra till det bättre. Målet är att skriva artiklar som alla läser och som vi tycker är viktiga i vårt arbete.

Talar vi om för Anne när vi tycker hon skriver något bra? Troligen för få av oss, och allför sällan.

En tjej kan spela dum

Detta gäller teknik. Anne säger att hon har råd att bjuda på det ibland. Vi män växer några centimeter när vi skall försöka förklara något tekniskt för en tjej. Eller har jag fel? Anne är i alla fall lika insatt i repverkstan som i Freja.

Tycker om jobbet

Vad skulle en skribent

önska mer än tid och en nyvassad penna? Ja, en enhetlig redaktion skulle vara stimulerande. Främst för att få gemenskap där man kan sporra varandra till en bättre "produktion".

Anne Allard är en av Aerotechs medarbetare som känner vårt företag utan och innan. Hon har besökt de flesta mer eller mindre konstiga byggnader och skrymslen. Specialist är hon på Avionik och Motor.

- En tillgång är hon för oss alla på Aerotech.



Innehåll

Beslutsfattare: Jan Eiborn



En som fattar större beslut är Jan Eiborn. Han är förste person som porträtteras i Tech-Ins nya intervjuiserie - **Beslutsfattare**.

Intervjun med Jan gjordes innan det var klart att han blir chef för det nya affärsområdet Aerotech Sverige. Intervjun med Jan avslutas med några korta kommentarer om framtiden för affärsområdet:

sid 4

SAAB 340



Affärsområde Commuter är ett av Aerotechgruppens fem affärsområden från årsskiftet. Till affärsområdet hör såväl AvioComp som ScanMotive. Två företag som arbetar med komponenter och motorer till regionalflygplan.

SAAB340 är ett av de flygplan företagen arbetar med. Vad företagen gör och hur framtiden för dem blir presenteras på:

sid 9 - 16

Tech-In
Personaltidning för Aerotech-gruppen

N r 8 - 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.

Mycket skrik för litet ull

□□□ Med det nya flexsystemet har vi fått mer rörlighet i våra arbetstider. Men fortfarande är situationen inte bra för oss på verkstadssidan. SF kämpar för en flexperiod från klockan 6 på morgonen i likhet med Volvo Komponenter och en rad andra företag.

□ Rörliga arbetstider är viktigt för företagen. Jag hävdar att det är ett av de bärande försäljningsargumenten när det gäller att locka ungdomar att söka jobb hos oss i framtiden.

Därför tycker jag att det

var mycket märkligt när företaget först beslöt lägga flexperioden med början klockan 7 på morgonen. Och nog är det väl bara "mycket skrik för litet ull" att flytta den tre perioder framåt till 6.42, som man nu har gått med på.

Varför inte flytta flexperiodens början till klockan 6, eller åtminstone klockan 6.30, som SF angav i sitt förslag redan från början?

Carl-Ivar Pettersson

Peter Hagert, personalchef
på division Avionik,
besvarar insändaren nedan.

Mera både-och än antingen-eller

□□□ När gränserna för flextiden fastställs måste man göra vissa avvägningar. Det gäller att ta hänsyn såväl till företagets som den enskildes behov. Företagets önskan att ha större delen av personalen här samtidigt ställs mot den enskildes önskan att själv få styra sin arbetstid.

Den utökade flextiden som

gäller från årsskiftet innebär att alla som jobbar heltid och som omfattas av flexid får tidsgränsen 06.42 - 08.30 på morgonen och 15.30 - 18.00 på kvällen.

Med denna utökning har vi också till viss del tillmötesgått bland annat SFs krav på att få slarta tidigare på morgonen.

Peter Hagert
Personalchef Avionik

Plats för insänt och klarspråk



KLAR SPRÅK

Miljöfråga Återanvänd papper

Varför har FFV Aerotech inget system för återanvändning av papper? Även om det är en kostnadsfråga, verkar det vansinnigt att bränna allt extrapapper vi får och producerar. Hemma sparar många både papper

och tidningar för att pliktskyldigast ställa ut buntarna när pappersinsamlingen kommer. Kan vi inte ställa en papperscontainer på lämplig plats - vid grinden? - där personalen själv kan dumpa överblivet, ej hemligt papper? Ett slikt förfarande borde inte försämra vår "miljövänliga" image.

Stig Nilsson

Svar kommer:
Stig kommer att få svar på sin fråga i nästa nummer.

Red

En bra ledare ska vara beslutsstark, snabb, tillgänglig och mänsklig

Född -69. Till École militaire i Paris -84. Officersexamen året därpå. Blixtkarriär inom armén. Brigadgeneral. Kupp -99. Lagstiftande församlingen upplöses. Landets styrelse uppdras åt konsulatet. Själv förste konsul - i praktiken diktator. Utropas till kejsare 20 maj -04. Krönte sig själv andra december.

Austerlitz, Borodino, Leipzig, Elba, Waterloo och S:t Helena är nedslag i historien som är etsade i vårt medvetande. Folkskola, realexamen i Arboga. Student i Köping. Civilingenjör vid Chalmers. ASEA i tiotalet år, i Västerås, Argentina och Iran. Till Aerotech -84. Divisions- och affärsområdeschef.

Det är skillnad på karriärerna.

av Lennart Bladh,
foto Anne Allard, Ingemar Kjellberg

Den första som beskrivs är en internationell furste, diktator; Napoleon - den andre är nationell och regional; Jan Eiborn.

Jag dementerar inte epiteten "furste" och "diktator" när det gäller Jan Eiborn - det finns tanke bakom det.

Fråga någon i din närhet vilken bild de har av Jan Eiborn - de svar du får ger förmodligen följande bild av honom: Egotrippad. Kall inställning till personalen. Har Napoleon som förebild. En despot som ska ha åsikter om allt, även om det inte är hans ansvar. Konservativ. Lyssnar inte på andra. Tillåter inte debatt.

Du får även andra svar; Bryr sig om

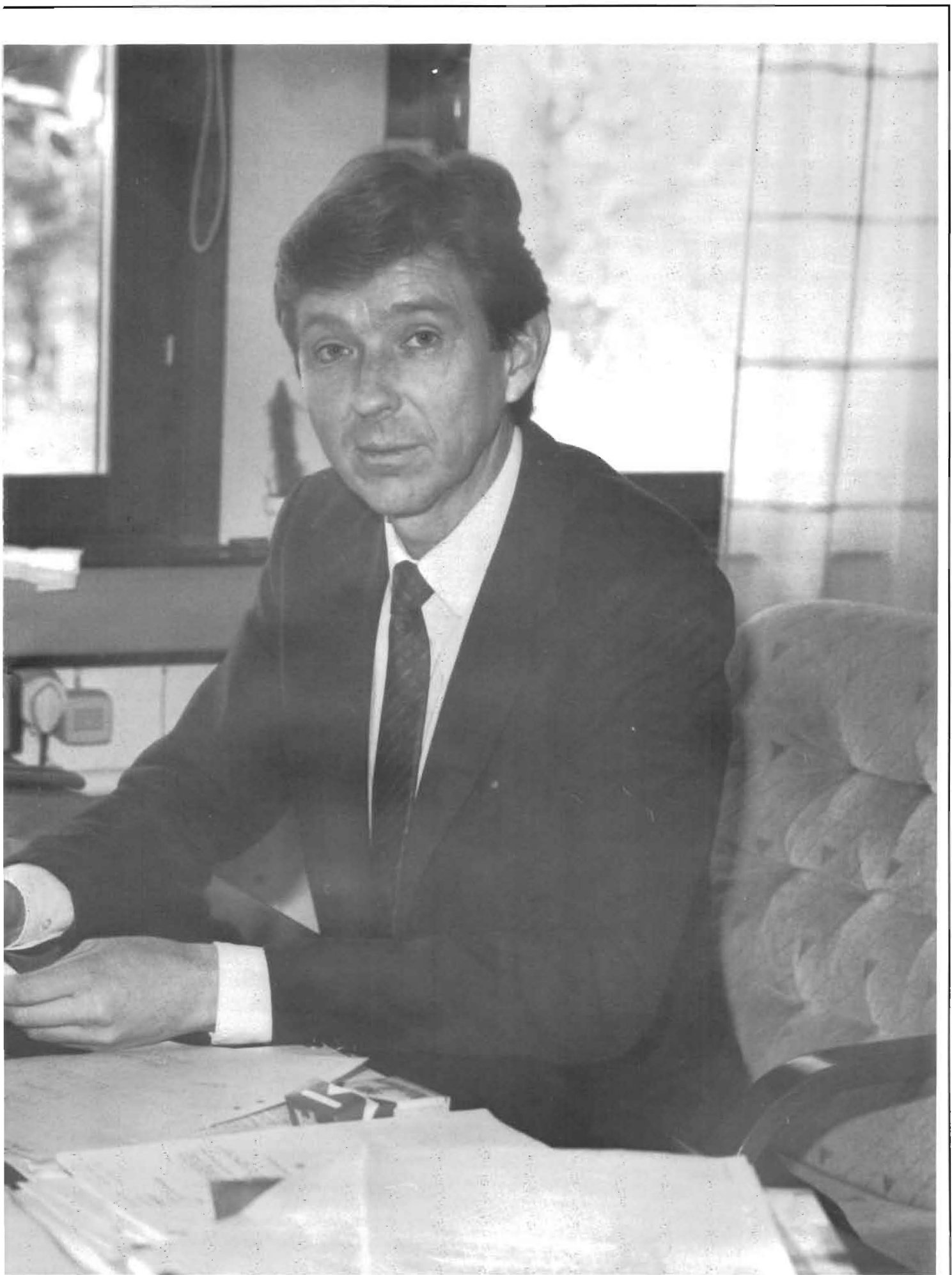
medarbetarna. Har gett divisionen en profil. Skapat en vi-anda och stolthet på divisionen. Ett gott hjärta. Varmare än vad han vill erkänna. Språkkunnig. Rak. Säger vad han tycker. Otålig. Svårt att förlora.

Bilderna går isär, de är motsägelsefulla. Låter vi honom själv ge några karakteristika får vi en ny bild; Inte speciellt hård eller sträng. Samförståndsmänniska.

Han är inte dummare än att han är medveten om att den bild han har av sig själv är annorlunda än den bild hans omgivning - även nära omgivning - har av honom. Ganska tuff, kanske patriarkalisk, är den bild han upplever att andra har av honom.

Egotrippad. Kall mot personalen.





Napoleon. Samförståndsmänniska.

Kan man diskutera omdömen i termer som, vad är korrekt och vad är fel?

Det är lätt att med ord markera sin inställning; använd hela namnet Jan Eiborn så är du lätt distanserad och neutral. Jan är mer personligt och Janne blir intimt.

Inledningsvis använder jag både förnamn och efternamn.

Anteckningar utgångspunkt för vårt samtal

Förutsättningslös försöker jag vara när jag en torsdag eftermiddag i mitten av oktober går till Jan Eiborns kontor för att börja denna intervju. I mitt anteckningsblock finns noteringar om vad forna och nuvarande medarbetare säger om honom. Anteckningarna är en utgångspunkt för vårt samtal. Det skall sägas att han inte är helt medveten om vad för slags intervju jag vill göra. När jag bestämde tid med honom berättade jag att jag ville ha honom som första intervjuobjekt i Tech-Ins nya intervjuiserie.

Det är lätt att få kontakt med Jan. Nu slänger jag efternamnet. Han tar sig tid med mig. Timmarna rusar snabbt iväg när vi sitter och pratar. Han är både öppen och personlig.

Intervjun får vänta lite, denna torsdag är samtalsämnet givet; vi har båda hört de extra nyhets-sändningarna på radion som meddelar att hovrätten frikänner Christer Pettersson. Några minuter ägnas åt spekulationer och funderingar kring beslutet, åtalet och mordet.

Ett hjärtligt garv möter mig när jag för in samtalet på honom som person och efter den inledande frågan, hur han vill karakterisera sig själv, berättar att jag fått mycket varierande omdömen från nuvarande och forna medarbetare. Det kunde vara värre än att bli jämförd med Napoleon.

Jan är medveten om att det finns en föreställning om honom som han inte tycker stämmer med verkligheten. Av det tusental anställda som finns på division Avionik är det få, kanske 20 till 30, som har möjlighet att skapa en riktig bild. I den gruppen får du andra värderingar och omdömen, menar Jan.

Ta beslut och stå för konsekvenserna

Egotrippad skulle kanske omdömet bli även från den gruppen. Då är frågan vad vi menar med egotrippad. Menar du att vara med och påverka ett skeende, ta beslut och stå för konsekvenserna, oavsett om det är positivt eller negativt, och förstå att det är du själv som åstadkommit detta. Med denna tolkning så erkänner Jan att han är egotrippad. Beslutsstark är ett ord han vill använda som synonym. Någon linslus eller påfågel överst på gödselstacken är han inte.

Snorkig och högdragen - att folk kan uppleva honom som det har han förståelse för. Det är ett problem som är intimt förknippat med Arboga.



**Besluts-
stark är
ett ord
Jan vill
använda
som syno-
nym till
ego-
trippad**

Efter ett antal år återvänder Jan till Arboga - där han är uppväxt - för att börja på Aerotech. Han blir divisionschef, med ett tusental anställda under sig. Det är en självklarhet att de flesta på divisionen känner igen sin chef. Det är svårare för chefen att känna igen alla anställda.

I Arboga finns även många av hans forna skolkamrater och kompisar från uppväxtåren.

Det är en stor del av Arbogas befolkning som på ett eller annat sätt känner Jan Eiborn.

Skolkamraterna och kompisarna skulle kanske inte känna igen honom om de träffades på en gata i Stockholm. I Arboga är det lättare att bli igenkänd. Det här skapar problem, säger Jan. Jag kan upplevas som snorkig om jag inte hälsar på alla.

Återvända mer permanent till hemstaden har han ingen tanke på. Han bor i Västerås; och trivs bra. Arboga är för mycket brukssamhälle för att han skall trivas. Han vill få vara anonym.

Pendlandet är drägligt ger tid att vakna till och koppla av

Familjen har betydelse för val av bostadsort. Jans hustru har ett bra arbete i Västerås - så någon av dem måste pendla om inte en ska byta jobb. Det vill varken han eller hustrun.

Pendlandet är drägligt - egentligen ganska skönt. Kanske någon mil för långt. Halvummen på morgonen gör att han vaknar till och på kvällen är det skönt att varva ned och koppla bort innan han kommer hem till familjen.

Skulle han bo någon annanstans är sannolikheten stor för att det vore i Göteborg; där han gick civilingenjörsutbildningen, även läste nationalekonomi och företagsekonomi.

Nationalekonomi fascinerade honom; valet var svårt - trainee på ASEA eller forskarstudier.

Det blev ASEA och jobb både inom och utanför Sverige. I dag lockar inte den akademiska karriären. En alternativ karriär vore att bli ekonomijournalist; men han inser en begränsning - se klockan ticka mot manusstopp hämmar skrivandet.

Så bra bostad som Jan har i dag lär vara svårt att hitta på annat håll. Han bor centralt i Västerås. Huset är byggt i början av seklet och mycket av reparationer har han gjort själv. Det är avkopplande att få snickra och måla på huset, säger han.

En egenskap som omgivningen reagerar på är att Jan har en förmåga att "lägga näsan i blöt", även om det inte är hans ansvarsområde. Jag är inte buskabyg när det gäller att säga vad jag tycker, som han uttrycker det. Och åsikter har han.

En bra ledare ska vara beslutsstark, snabb, tillgänglig och mänsklig

En bra ledare ska enligt Jan vara; beslutsstark, snabb, tillgänglig och mänsklig. Det är ingen dum kombination.

Innan jag hinner uttala min följdfråga får jag dagens andra stora garv och han uttalar själv: "Hur mycket av detta har jag?" De tre första punkterna behöver vi inte diskutera. Det är väl när det gäller mänskligheten du får lite olika uppfattning, säger han.

Jag har kanske för lätt att skälla ut folk, men å andra sidan har jag även lätt för att be om förlåtelse. Det är kanske ett uttryck för snabbhet och impulsivitet, som omgivningen tolkar som ett uttryck för omänsklighet. Möjligen är det för honom lite lättare att skälla ut än att be om förlåtelse.

Lite för snabb och lyssnar kanske inte alltid. Det är Jan medveten om. Det är ändå bättre att ta tio beslut snabbt och ha ett fel än att dra alla i långbänk och ändå få ett fel, säger han.

Jan har alltid en röst mer än ledningsgruppen

En bra ledningsgrupp har han, men vi röstar inte när frågor ska avgöras. Jag kan ju inte bli nedröstad, säger han. Gruppen må bestå av hur många som helst, men Jan har alltid en röst mer.

Många jag talat med inför intervjun med Jan har gett en komplex bild av honom. Egotrippad. Kall. Napoleon. Bryr sig om medarbetarna. Varm.

Omdömena kommer i snabb följd, men det är ord som; rak, snabb, varm, bryr sig om personalen, som dominerar. Dessa ord ger ingen omänsklig framtoning - men den bilden når inte ända ut i hela hans organisation.

Nu har Jan arbetat fem år på Aerotech. Han kom

som en av de första utifrån rekryterade cheferna sedan Tommy Johansson blivit chef för Aerotech-gruppen. Den första tiden var en kulturchock. Han låter orden flöda, berättar dråpliga historier om rykten som cirkulerat kring hans person.

Provocera honom! Fråga Jan hur han trivs att jobba på flyget! Få in "myndighet" och "CVA", då är det bingo!

Hellre "kung i ett litet rike än prins i ett stort"

Jan genomskådar mig och förklarar att den utveckling Aerotech genomgått de senaste åren varit nödvändig. Vad Aerotech behövde i början av 80-talet var nytt blod och Jan ville bidra till förändringens vind. Det är Aerotechs färdriktning - vägen från verk mot bolag - som gör att Jan reagerar kraftigt när folk använder ord som "flyget", "myndighet" och "CVA".

För att återknyta till hans definition av "egotrippad" så såg han en möjlighet att spela en större roll på Aerotech än på ASEA. Han har distans till sig själv när han säger att han hellre ville vara "kung i ett litet rike än prins i ett stort".

Och detta var en anledning till att Jan sökte sig till Aerotech. Det betyder inte att han är någon arbetsnarkoman. Han får inte ont i magen om han inte har något att göra. Det finns mer i livet än att arbeta; renoveringen av huset har tagit tid, och han trivs med att gå med hammare och spik i näven.

Finns det tid för annat än arbete och jobb på huset, undrar jag. Ett gapskratt igen; visst, är svaret: jag gillar utmaningar. Nu är det så att när man intervjuar unga män eller företagsledare så ska de

Vad Aerotech behövde i början av 80-talet var nytt blod, säger Jan Eiborn



**Gärna tuff
fight före
beslut,
men efter
ska det
vara
lojalitet
mot
besluten**

åka skidor och segla. Det är mycket floskler om att gilla utmaningar. Jag har en ambition att spela tennis, och jag har ett inneboende dåligt samvete för att jag motionerar för lite.

Bokhyllan är välfylld med amerikansk nutidslitteratur

Någon genuin hobby har han inte - som att samla frimärken. Han gillar att umgås med goda vänner, plocka svamp och läsa. Bokhyllan är välfylld och han är barnsligt förtjust i den genre av amerikansk nutidslitteratur som behandlar maktspel i Washington.

Två frågor går inte att undvika i ett samtal med Jan; intern information och lokalvård.

Den senare frågan har debatterats i Tech-Ins spalter - och kan utelämnas här - och den förra ska inte debatteras.

Det är en elak ordvändning.

Jan tillåter ingen debatt. Påståendet har jag mött. Debatt om principiellt intressanta frågor är bra, däremot inte någon "skitslängardebatt", som han uttrycker det.

Två extremer ser han när vi diskuterar personaltidningar. Det är ytterligheter; där den ena står för fullständigt oberoende, utan någon styrning, där redaktionen ges en summa pengar per år och får sköta sig helt själva och där journalisterna har tid att ägna åt undersökande journalistik. Den andra ytterligheten är en helt styrd tidning, där enbart företagsledningen kommer till tals.

Graderar vi utrymmet mellan extremerna från ett

till tio föredrar Jan en tidning med ett högre tal. Till sin förtret delar Jans chef inte den uppfattningen - och det respekterar han.

När det gäller debatt i såväl tidningen som i andra forum accepterar Jan tuff fight före beslut, men efter besluten ska det vara lojalitet mot besluten. Något krypskytte i buskarna kan inte tillåtas.

Ska jag dementera epiteten "despot" och "diktator" nu? Självklart - ord som dessa är inte relevanta i ett porträtt av Jan. Samtidigt är det lätt att förstå att han kan upplevas som enväldshärskare när han uttrycker sig med ord som; "Jag kan ju för fasen inte bli nedröstad, ni må vara hur många som helst i ledningsgruppen, men jag har alltid en röst mer".

Protesterar bara när Napoleons hatt kommer på tal

Snabbheten kan också upplevas som störande - när han talar i telefon är det inte tid för något "dösnack", det märkte jag de timmar vi träffades. Det var korta, rappa, telefonsamtal. Samtidigt ger han mig den tid jag vill ha, vi glider från ämne till ämne och bubblar om mycket som ligger utanför intervjun. Han är personlig och öppen. Jag kan ändå förstå att han kan upplevas som arrogant.

Protesterar gör han bara en gång; när jag inför fotograferingen vill placera en napoleonhatt på hans huvud. Det vägrar han, med ett stort gapskratt, och tycker det är bättre att vi försöker spräcka den bild som finns av honom; låt mig hålla ett barn i famnen så mjukar vi upp bilden.

För tidigt ge besked om framtiden för Affärsområdet Aerotech Sverige

Vid senaste månadsskifte kommer beskedet - det är Jan Eiborn som blir chef för det nya affärsområdet Aerotech Sverige. Tech-In söker honom direkt för att få en första kommentar om hur han vill utveckla affärsområdet.

Det är lite för tätt inpå beslutet för att jag skall kunna ge klara besked om affärsområdets framtida utveckling, säger Jan.

- En stor fördel med den nya organisationen är att vi får en starkare koncentration mot i första hand det svenska försvaret.

- Vi bör vara medvetna om att vi arbetar i en bransch som står inför en strukturomvandling. I en krympande ekonomi sker en koncentration på vidmatkhållande av materielen, reparationer och modifieringar. Vi står relativt starka då vi arbetar just med viktmatkhållande.

Vi har områden som är utvecklingsbara, säger han, och exemplifierar med att nämna rymdprojektet, från den egna divisionen, el-miljö mät-

ningarna vid division GS, och TN-verksamheten vid division Flygteknik.

Det är inte bara den utvecklingsbara verksamheten som ska uppmärksammas, säger Jan. Vi måste även uppmärksamma det dagliga och vardagliga arbetet. Det gäller även Tech-In, säger han och menar att i tidningen bör även det vardagliga, kanske inte så glamorösa arbetet, uppmärksammas lite mer. Nu är det mycket av utvecklingsområdena som skildras i reportage. Glöm inte det "vardagliga", uppmanar han redaktionen.

Inom affärsområdet finns utvecklingsmöjligheter, men vi ska inte förvänta oss någon dramatisk volymökning. Strategiskt viktigt för affärsområdet, och hela Aerotechgruppen, är att vi kan spela samma roll för JAS systemet som vi gör i 37-systemet, säger Jan. Det är lättare att säga än att åstadkomma, menar han.

Avslutningsvis vill Jan betona att den militära sektorn är betydligt intressantare ur teknisk synvinkel än den civila. Det kan ge affärsområdet en bra profil.



Saab340

en gemensam nämnare
för AvioComp
och ScanMotive

Det har gått fem månader sedan Flygtekniks avdelning AvioComp blev bolaget AvioComp AB och Motors avdelning för turboaxel- och turbopropmotorer blev ScanMotive AB.

En gemensam nämnare för de två bolagen är flygplanet Saab 340. ScanMotive sköter underhållet på motorn och AvioComp underhållet av komponenterna. I ett par artiklar presenteras bolagen, och respektive VD ger sin syn hur bolagen kommer att utvecklas de närmaste åren. Det är inte bara bolagen som presenteras, en kund ger sin syn bolagens service.

Den bästa huvudkudden är gott rykte och nöjda kunder

Ett gott samvete är den bästa huvudkudden, säger en väl beprövad sanning. På samma sätt är ett gott rykte och nöjda kunder den bästa referens ett företag kan få, menar Yngve Rosén VD på ScanMotive AB.

Båda fungerar dessutom som utmärkta konkurrensmedel på marknaden, tillägger han och visar ett exempel på vad han menar.

Det är ett brev daterat den 22 oktober från Jesse D. Yeatts, General Electrics representant på Saab Flygdivisionen i Linköping. Brevet är adresserat till Leif Pettersson, ansvarig för CT7-verksamheten på ScanMotiv AB.

I översättning lyder brevet:

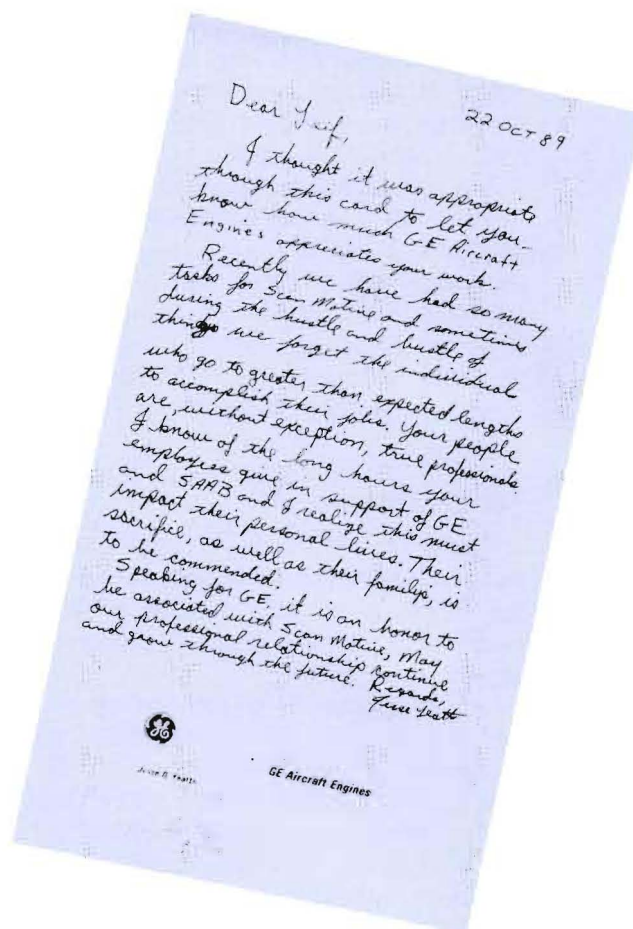
"Kära Leif,

Jag tycker det kan vara på sin plats att med det här kortet låta dig få veta hur mycket GE Aircraft Engines (GE Flygmotor) uppskattar ert arbete.

Den senaste tiden har vi lagt många uppgifter på ScanMotive, och mitt i allt stök och bök glömmar vi ibland bort de personer som arbetar alldeles över måttan för att klara jobben. Dina medarbetare är, utan undantag, i sanning professionella yrkesmän. Jag är medveten om alla timmar de lägger ner för GEs och Saabs räkning, och jag inser att detta måste göra intrång på deras privatliv. Deras egna uppoffringar, liksom familjernas, är värda all heder.

Som talesman för GE, anser jag det vara en ära att få samarbeta med ScanMotive. Jag hoppas att vårt samarbete inte bara lever vidare utan även växer i framtiden.

Hälsningar
Jesse Yeatts"



Yngve Rosén, ScanMotive AB:

– Vi blir störst på små motorer

Tänk er en batting på fem månader som redan klarar av att gå på egna ben. Den här döptes till ScanMotive AB i juli och är ett av årets två nybildade Aerotech-bolag. För övrigt blivande kunglig hovleverantör av underhåll på CT7-motorn.

– Ja, nu när kungaparet har skaffat sig en egen Saab340 så ser det inte bättre ut, konstaterar bolagets VD Yngve Rosén med stolthet.

Det har gått fem månader sedan Motors avdelning för turboaxel- och turbopropmotorer blev bolaget ScanMotive AB. Och så här långt tyder alla tecken på att bolagsstrukturen fungerar över förväntan bra.

– Den har haft en avgörande betydelse för våra underhållskontrakt på PW100-motorn med SAS och franska TAT. Samarbetet med fransmännen förutsätter dessutom ett ömsesidigt ägande, och det klarar vi bara i bolagsform, säger Yngve och fortsätter:

– Inom överskådlig tid får alltså bolagiseringen positiva effekter på sysselsättningen, inte tvärtom som man förutspådde på vissa håll.

Problemet är att bara ledningsgruppen är bolagsanställd än så länge. Övergångsvillkoren för övrig personal är inte klara ännu.

– ScanMotive har blivit ett pilotprojekt och det är jobbigt att vara försökskanin. Särskilt med tanke på att alla vill höra till bolaget. Jag törs garantera att varenda en går över så fort de får chansen, säger Yngve.

Viktig insats

Underhåll på CT7-motorn i Saab340 står idag för halva omsättningen på ScanMotive. Och det är enligt Yngve en växande verksamhet. Men CT7-motorn sitter inte bara i Saab340, utan även i en rad andra flygplantyper.

– I sommar har det till exempel blivit ordentlig fart på samarbetet i Spanien med både Casa Nurtanio och flygbolaget Binther Canarias. Efter intensiva insatser med modifieringar på CT7-motorena menade Binther att vårt jobb grundlade en lyckad start på deras nya flyglinje till Kanarieöarna.

Nöjda kunder betyder goda referenser på den växande Europamarknaden, menar Yngve. Det är huvudmarknaden för ScanMotive, och där har Saab340 en framskjuten plats med 60 procent av flygplan upp till 30-40 passagerare. Franska Air Vente är en av de nya operatörerna, Golden Air i Sverige är en annan.

Swedair med sammanlagt tretton Saab340-plan



– Om fem år är ScanMotive AB marknadsledande i Europa och i störst bland de stora underhållsföretagen för de små flygmotorerna, säger bolagets VD Yngve Rosén segervisst. Foto: Thomas Ljungqvist

är tillsammans med Salair de två största CT7-kunderna i Sverige. Med Salair har ScanMotive skrivit flygtimprisavtal, något som Yngve hoppas få se mer av i framtiden.

– General Electrics modifieringskampanj på CT7 pågår fortfarande och fortsätter troligen hela nästa år. Under året har GE tecknat egna flygtimprisavtal med kunderna. GE tar betalt av kunden och avgör sedan vem som skall göra underhåll och översyn, förklarar han.

För ScanMotive är det knappast någon idealisk situation och Yngve vill ändra förhållandena. I november tar han upp diskussioner med GE om möjligheterna för ScanMotive att, som tidigare, ta eget ansvar för kunder och lager.

En raket

Vid sidan av CT7-verksamheten skjuter den nya motorn PW100 upp som en raket. Motorn sitter både i SAS nya Fokker 50 och i TAT-ägda flygplan av typen ATR 42/72.

– Inom loppet av tre år har den här motorn hunnit ifatt och gått förbi CT7 som produkt i vår verkstad, räknar Yngve med. Idag serverar ScanMotive ett 30-tal Saab340 i Europa. De båda nya kunderna kommer att tillsammans få dubbelt så många av de två andra flygplantyperna.

Avtalen med SAS och TAT är alltså var för sig stora nog att motivera hela den satsning ScanMotive nu gör på underhåll av PW100. Yngve betonar också att samarbetet med TAT har flera betydelsefulla nivåer.

– Det är en pusselbit som ger oss närhet till

Nöjda kunder betyder goda referenser på den växande Europa-marknaden

kunderna och som öppnar våra möjligheterna att arbeta på EG-marknaden i framtiden.

Europa ett måste

Konkurrenterna vässar sina vapen, och ScanMotive måste se till att finnas på plats där kunderna finns. En etablering i Europa är ett måste.

– Nästa år skall vi presentera planerna på hur konkurrensen i Europa skall tacklas. Och planerna smider vi tillsammans med AvioComp AB i Linköping, som redan har betytt mycket för våra avtal på PW100.

De båda bolagen finns under samma tak i Aero-techs nya organisation.

En nyordning som Yngve är mycket nöjd med.

– Vi är glada dels över att commuter blir ett eget affärsområde, dels att ScanMotive kan fortsätta utvecklingen tillsammans med AvioComp. Vår verksamhet har en helt annan struktur än området stora flygplan som nu samlas under Airliner.

Självklar plats

Att helikoptermotorer, civila såväl som militära, skall ha sin plats på ScanMotive ser Yngve som självklart.

– Det vore helt uteslutet att flytta dem någon annanstans, menar han. Det militära underhållet är dessutom beroende av det civila. Volymen är för liten på militära TM2 och TAM4 för att vara lönsam. Däremot faller de väl in i den totala verksamheten med Gnome och Allison.

– Försvarets Materielverk drar själva den här gränslinjen mot de stora militära flygmotorena. Och jag vill understryka att FMV är vår största enskilda kund på helikoptermotorer, tillägger Yngve.

Verksamheten på ScanMotives servicecenter vid Västerås flygplats för mindre affärs- och regionalflyg rullar på. Men takten är långsammare än beräknat.

– Hässlöbasen har däremot gjort nytta i andra sammanhang än vi från början tänkte oss, erkänner Yngve. Den fick en avgörande betydelse för SAS-avtalet. Kunden såg här en möjlighet att flyga dit Fokker 50, låta oss göra servicejobben och sedan flyga ut igen.

I januari sätter SAS dessutom in Fokker 50 på linjen mellan Västerås och Köpenhamn, vilket ytterligare förstärker behovet av en servicebas på Hässlö.

Om fem år

ScanMotive är ett lönsamt företag, och Yngve räknar med att bibehålla och även öka lönsamheten trots den snabba tillväxten. De närmaste åren ökar kapaciteten radikalt. Personalen fördubblas nära nog från 80 personer idag till om fem år 140 anställda i Arboga och ett tjugotal på Hässlö.

– Samtidigt fördubblas vi produktionen och ökar lokalytorna med 50 procent, berättar han. Omsättningen fördubblas också till över 250 miljoner kronor räknat i dagens penningvärde, och vi etablerar oss i Europa med eget dotterbolag eller med hjälp av samarbetspartner.

Då blir också motorn till Saab 2000, Allison GMA2100, en av bolagets nya produkter.

– Vi har redan tagit upp frågan med Saab och Allison och nästa år kan ett investeringsbeslut bli aktuellt. Saab 2000 skall flyga 1993, och vi kan alltså räkna med att ha motorn på vår verkstad om cirka fem år, tror Yngve.

Text: Anne Allard

Foto: Ingemar Kjellberg

**Vi är glada
dels över
att com-
muter blir
ett eget
affärs-
område,
dels att
ScanMotive
kan fort-
sätta
utveck-
lingen
tillsam-
mans med
AvioComp**



CT7-motorn till Saab340 har en given plats i verkstan hos ScanMotive AB och står idag för halva omsättningen i Aerotechbolaget. I framtiden lär motorn få dela den framskjutna positionen med såväl PW100 i SAS Fokker 50 som Allison's GMA2100 i nya Saab 2000.

Jan Ingvar Johansson, AvioComp AB

- Vi ska bli större på komponenter

AvioComp ska, som ledande specialist på komponenter inom flyg- underhålls- området, erbjuda kunderna, ett attraktivt alternativ till egna eller konkurrerande underhålls- resurser

Servicenivå och kvalitet - det är två centrala ord för FFV AvioComps verksamhet. Orden representerar det tämligen nybildade bolagets främsta konkurrensfördelar.

Servicenivå och kvalitet - det är inte de enda orden på listan över centrala begrepp för företaget. Dominerande inom komponentunderhåll på commuterflygplan i Europa. Dubblerad omsättning. Ökad samverkan. Det är kontentan av AvioComps strategiska plan för de kommande åren.

Servicenivå och kvalitet är det vi lever av, det vi konkurrerar med, säger Jan Ingvar Johansson, VD för det relativt nystartade företaget. Han vill inte låta skrytsam när han förklarar att företaget har ett gott rykte, för det har AvioComp - ett gott rykte.

Nu är det inte bara den strategiska planen som upptar Jan Ingvars tankar. Han understryker att det är väsentligt att den pågående bolagsprocessen kommer till ett avslut.

AvioComp och ScanMotive blev vid halvårsskiftet egna bolag. I avvaktan på branschavtal mellan arbetsgivarföreningen SFO och SIF, SALF, CF samt SF har respektive bolag träffat överenskommelse om en tillfällig lösning som löper fram till årsskiftet. Till bolagen överfördes i ett första skede ett begränsat antal personer, med främst produktions- och kvalitetsansvar.

Bolagsfrågan kommer att lösas. De flesta som arbetar inom AvioComp vill gå över till bolaget. Det är Jan Ingvar övertygad om.

Enkel och lättbegriplig affärsidé

Lika övertygad som han är att bolagsfrågan löses lika nöjd är han med Aerotechgruppens nya organisation. Den nya affärsområdesindelningen är bättre, vi kommer under samma tak som ScanMotive, och det är rimligt då båda företagen arbetar inom commuterområdet, säger Jan Ingvar. Nu får vi en förfinad organisation.

Det är inom området commuterflygplan AvioComp utvecklats och ska utvecklas. Affärsidén är klar och enkel att förstå, säger Jan Ingvar:

- AvioComp ska, som ledande specialist på komponenter inom flygunderhållsområdet, erbjuda kunderna, företrädesvis operatörer av commuterflygplan, ett attraktivt alternativ till egna eller konkurrerande underhållsresurser.



Huvudmarknad är Europa, kompletterad med Fjärran Östern. Den amerikanska marknaden tillgodoses genom den underhållsbas Aerotechgruppen ska bygga i Nashville. En viktig uppgift för AvioComp blir att stötta det nya bolaget i USA.

Det är AvioComp som har Aerotechs samlade kompetens på Saab 340, så under uppbyggnadsskedet av Nashvilleverksamheten kommer vi att ställa upp med en viss "kunskapsstöttning", säger Jan Ingvar.

Servicenivå och kvalitet

Servicenivå och kvalitet. Det är vad AvioComp erbjuder. Det hela är enkelt, förklarar Jan Ingvar:

- Det finns två sätt att arbeta på för en flygplanoperatör. Antingen sänder man komponenterna till de olika tillverkarna. Eller så anlitar de oss och sänder alla komponenter hit.

Saab 340 och Fokker F28 svarar för en stor del av AvioComps verksamhet i dag. Resursuppbyggnaden för Fokker 50 pågår för fullt i projektform.

- Inget företag i Europa är större än oss på underhåll av komponenter till dessa båda flygplantyper. Det är vi som har initiativet. Både på Saab 340 och F28 har vi största marknadsandelen. Vår målsättning är att nå samma dominans på Fokker 50.

Bli dominerande i Europa

AvioComps strategiska plan ger klara mål för företaget. Bli dominerande inom komponentunderhåll på commuterflygplan i Europa. Det är första, och viktigaste punkten.

En god bit på väg är AvioComp. Jan Ingvar



AvioComps strategiska plan ger klara mål för företaget. Bli dominerande inom komponentunderhåll på commuterflygplan i Europa. Det är första, och viktigaste punkten, säger vd Jan Ingvar Johansson

blickar framåt och vill gärna prata om framtiden.

- Vi ska utveckla vår goda position inom F28/Saab 340 och Fokker 50 till att ta ytterligare marknader för dessa flygplantyper.

- Vi ska utnyttja vår kompetens och komplettera vår verksamhet med nya commuterflygplan, så att vi kan bli dominerade på komponentsidan även för flygplantyper som Fokker100, Saab 2000, ATR42/72 och Boeing 737.

Dubblerad omsättning på fem år

Ett andra mål är att av egen växtkraft uppnå en mer än dubblerad omsättning fram till 1995. Högt på Jan Ingvars önskelista finns etableringen av ett commuter servicecenter i centraleuropa.

- Centraleuropa är en snabbt växande marknad. Det är även viktigt för oss att finnas inom EG. Därför vill jag att vi ska få en etablering i centraleuropa till stånd.

Samarbetet med det franska bolaget TAT är ett led i strävandena att nå ut i Europa, men det är inte tillräckligt menar Jan Ingvar. Vi behöver en egen underhållsresurs i Europa, är hans uppfattning. Sedan i somras samarbetar AvioComp även med SAS Commuter i Köpenhamn. I det samarbetet deltar också ScanMotive.

Samarbetet med TAT ger nya jobb till AvioComp i Linköping. Den store vinnaren i samarbetet är Yngve Rosén och ScanMotive, menar Jan Ingvar. Det är ScanMotive som får underhållet på alla motorer. TAT och AvioComp delar på komponentunderhållet, säger Jan Ingvar, men utan någon avundsjuka i rösten.

Bli dominerade inom komponentunderhåll på commuterflygplan i Europa, fördubblad omsättning fram till 1995 och etablera ett servicecenter i centraleuropa. Dessa punkter står högt på Jan Ingvars önskelista för de kommande fem åren. Han vill gärna komplettera listan med en punkt; underhåll av skrov. Han tror inte det är omöjligt att AvioComp om fem år även kommer att arbeta med underhåll av skrov nere i Europa. Det är åtminstone en fråga han arbetar med.

Flyttar till egna lokaler i mars

De närmaste månaderna kommer trots alla ord i den strategiska planen att uppfyllas av detta års stora mål; flytta in i egna lokaler. Nu sker inte flytten förrän 17-18 mars nästa år, men flytten är efterlängtd. Nödlösningar och baracker är AvioComps öde i dag. I mars blir det ändamålsenliga lokaler, och det ser inte bara Jan Ingvar fram emot, det gör hela personalstyrkan på åttio personer.

Personalen är betydelsefull för AvioComp säger Jan Ingvar:

- Vi har mycket duktig och kunnig personal. Det är viktigt att vi ger dem möjlighet att utvecklas i arbetet. Gör vi inte det blir det svårt att rekrytera ny personal.

Avslutningsvis vill Jan Ingvar understryka att samarbetet med andra enheter inom Aerotechgruppen, främst division Avionik i Arboga och avdelningarna Apparat och Tillverkning vid division Flygteknik i Linköping, fungerar synnerligen tillfredsställande. Självklart, vilket kanske inte behöver sägas, är samarbetet med ScanMotive gott.



AvioComp klarar av att göra översyn, test, reparation och modifieringar på cirka 300 av de olika komponenttyperna som finns i en SAAB340.

Det berättar Björn Rosell, som är Logistik och inköpsansvarig för 340-verksamheten inom företaget.

En del av komponenterna sänds till andra enheter inom Aerotech-gruppen för översyn och underhåll, bland annat till division Avionik, med vilket samarbetet är gott säger Björn.

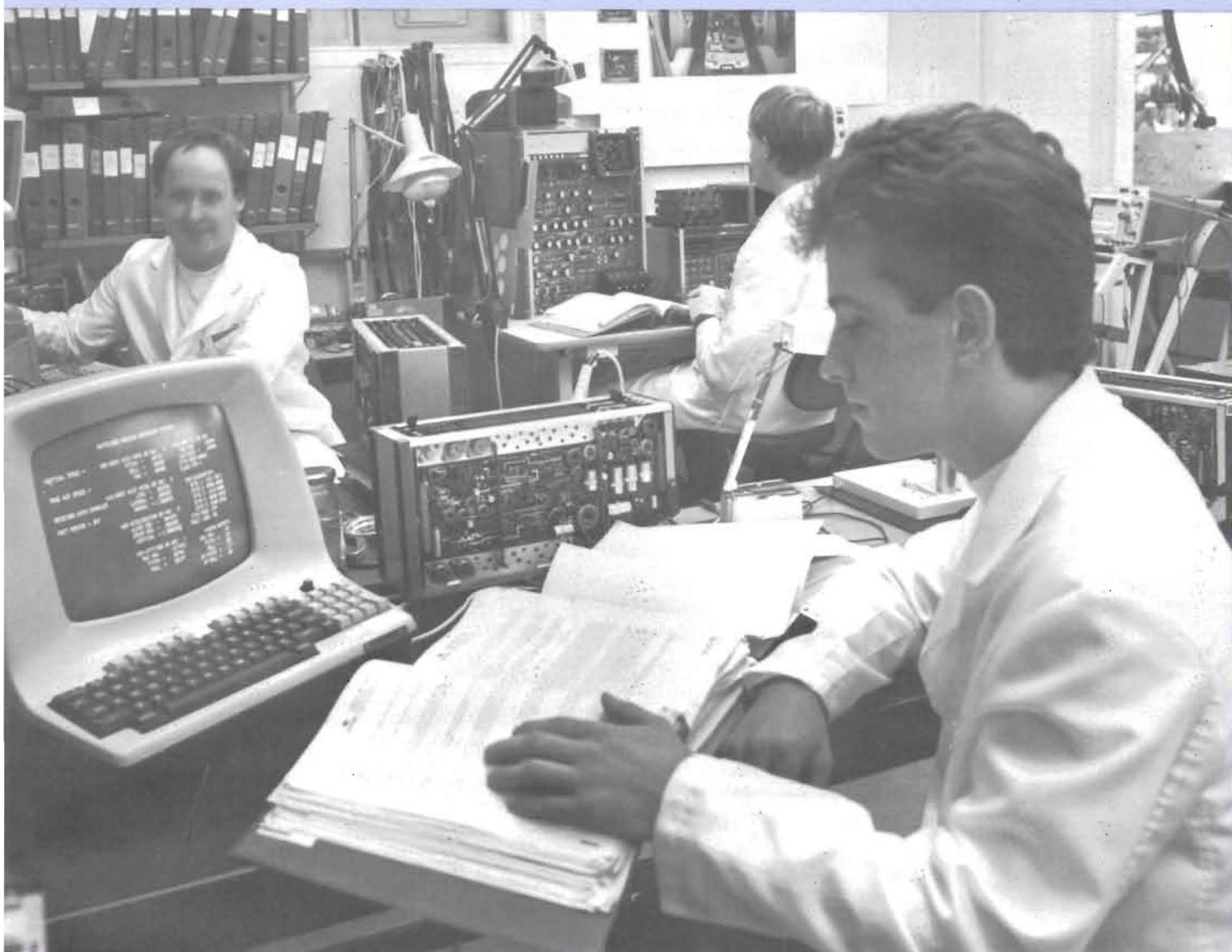
På bilden (ovan) är Torbjörn Hagström i färd med att balansera en propeller. Propellrarna på en SAAB340 tas in för översyn efter bestämda tidsintervaller. Under översynen sker sprickletning, ett antal förslitningsdetaljer byts ut och eventuella modifieringar införs.

Efter 12000 landningar ska SAAB340s landställ överses en första gång. Då återställs landställerna i skick som nya, berättar Björn. Landställerna från de först levererade SAAB340 planen börjar nu komma upp i detta antal landningar så allt fler landställ kommer nu in till AvioComp för översyn. Hittills har det varit mest smärre reparationer av skador som uppkommit vid exempelvis för hård landning. På bilden (till höger) är det Jan Pettersson som är i färd med att montera ihop ett landställ som reparerats.



AvioComs
Andersson
"svarta lå
Computer

Det här är
(Flight Co



Instrumentverkstad jobbar med flygplansinstrument till både Fokker F28 och SAAB340. I detta rum återfinns gänget, från vänster, Tore Mikael Andersson, och Christer Hansson. På bilden syns tre av de testutrustningar AvioComp har. Här sker all översyn av flygplanets "or" som samlar in, behandlar och sänder information till instrumenten i cockpit. I förgrunden syns en AHC - Attitude Heading som är en flyglägesgivare som ger information om flygplanets läge-position i luften.



SAAB340s autopilot, eller FCC (Flight Control Computer) som Tore testar.



På SAAB340 är ett antal analoga instrument ersatta med bildskärmar. Dessa EFD (Electronic Flight Display) ingår i EPIS (Electronic Flight Instrument System) som här testas av Mikael. På skärmarna kan piloterna ta fram olika slags information, till exempel väderkarta, kompasskurs etc.



Björn Rosell sitter här framför WEU (Warning Electrical Unit) testutrustningen. WEUn ingår i varningssystemet. Det är detta system som övervakar och varnar om det uppstår något fel i något av flygplanets olika system. Normalt testas detta system av Sören Knusson.

Lars Ullner på Finnaviation:

ScanMotive och AvioComp ger oss verkligen personlig service

— Stödet från Saab och FFV är mycket värdefullt. Utan detta skulle vi inte kunna sköta inrikesflyget i Finland.

Det förklarar teknikchefen Lars Ullner på Finnaviation. Detta flygbolag har idag sex Saab 340, vilka underhålls av bland andra ScanMotive och AvioComp.

Finnaviation, vars hemmabas återfinns på Vanda flygplats utanför Helsingfors, är Finlands näst största flygbolag. Störst är Finnair, som i sin tur har finska staten som största delägare.

I samband med att företaget övertogs av Finnair 1978, köpte Finnaviation ett antal Saab 340 och började bygga upp ett rikstäckande inrikesflyg. Idag har man sex plan och ungefär 90 procent av marknaden.

Förutom inrikestrafiken till ett tiotal städer i Finland flyger Finnaviation även i reguljär trafik till Arlanda och Göteborg. Företaget åtar sig också godstransporter och viss beställningstrafik.

Sökte kvalitet

Antalet anställda är idag cirka 180, varav ett 50-tal är piloter och annan flygande personal. I två hangarer arbetar ett 80-tal personer med enklare underhåll på företagets egna plan samt på mindre plan och helikoptrar från både militära och civila kunder.

Finnaviations sex plan är nästan ständigt i luften, vilket ställer stora krav på både planen och serviceorganisationen. Tillgängligheten på planen var, enligt teknikchefen Lars Ullner, det avgörande när företaget valde att satsa på Saab 340.

— Genom att välja en svensk leverantör fick vi inte bara ett bra plan utan också ett fungerande underhåll. Redan innan köpet fick vi ett bra intryck av den underhållsorganisation som Saab kunde erbjuda genom bland annat FFV Aerotech.

— Att samarbeta med svenska företag är dessutom ofta ganska lätt. Här i Norden har vi samma grundsyn när det gäller kvalitet och leveranssäkerhet, menar Lars Ullner.

Bra lösning

Underhållet på Finnaviations plan sköts för närvarande genom flygtimprisavtal. Det innebär att Saab och motortillverkaren General Electric mot en viss avgift garanterar att flygoperatören alltid har tillgång till utbytesenheter. Motorer och instrument som gått sönder sänds till ScanMotive i Arboga respektive AvioComp i Linköping. De åtgärdade enheterna sänds därefter tillbaka till Saab eller General Electric.

Finnaviation brukar ändå ofta vända sig direkt till ScanMotive och AvioComp med frågor om flygunderhåll. Ibland händer det även att personal från ScanMotive och AvioComp måste åka till Helsingfors, för att utföra brådskande specialarbeten direkt på planen.

— För ett litet flygbolag som vårt är det här ett utmärkt sätt att lösa underhållet. Vi har fått väldigt fin kontakt med både ScanMotive och AvioComp, vilka verkligen anstränger sig för att ge oss personlig service.

— Om alla flygplanstillverkare och underhållsleverantörer skötte sig på samma sätt som Saab och FFV Aerotech skulle världens flygtrafik se helt annorlunda ut, menar Lars Ullner.

Text & foto: Göran Karlsson

— Vi har goda erfarenheter av både ScanMotive och AvioComp. De anstränger sig verkligen för att få vårt underhåll att fungera, förklarar Finnaviations tekniske chef Lars Ullner och företagets utbildningsansvarige Jukka Kuuppo.



Bildskärm

belastning eller befrielse?

Trollstavar eller helvetesmaskiner. Någonstans mellan ytterligheterna har bildskärmarna hamnat i debatten om vår arbetsmiljö. Det handlar inte om deras vara eller icke vara, utan om en invasion på gott eller ont. Idag kan praktiskt taget allt datoriseras, och bildskärmen blir det nödvändiga verktyget för att hantera och bearbeta alla data.

Vid FFV Aerotech i Arboga skall man kartlägga allt bildskärmsarbete. Med början i januari skall Statshälsan och skyddskommittéerna ta reda på hur verkligheten ser ut på divisionerna.

Många tar tacksamt emot alla möjligheter datoriseringen erbjuder, andra är inte lika glada åt utvecklingen. Inställningen beror i hög grad på individens uppgifter och möjligheter att själv styra sitt arbete. Det är själva kärnan i problemet, om man nu får tro på expertisen. Idag riktar forskarna sitt intresse mot frågan hur bildskärmsarbetet kan göras intressantare. Tänkbara risker med elektromagnetiska fält kommer först i andra hand. Med all säkerhet kommer utvecklingen att leda till en ny helhetssyn på hela arbetsområdet.

Laga tid

Tidningen Arbetarskydd berättar i senaste numret om en konferens som i september samlade all världens ledande bildskärmsexperten i Montreal. Även om nyheterna där var få, så var forskarna eniga på en punkt. För att undvika besvär från ögon, nacke och axlar, bör man inte jobba framför bildskärm mer än fyra timmar per dag, är deras recept.

– Detta handlar om rekommendationer, men begränsad arbetstid vid bildskärmar kan mycket väl bli

lagstadgad i framtiden, menar Magnar Sivertsen huvudskyddombud vid FFV Aerotech i Arboga.

– Då är det bra om vi ligger steget före och organiserar allt sådant arbete på vettigt sätt redan nu. Vi hoppas att kartläggningen skall ge oss förutsättningar för detta.

Uppblåst

Personligen ogillar Magnar att man blåser upp påståenden om risker med arbete vid bildskärm bara för att skrämma människor. Rädslan kan i sig vara ett nog så allvarligt problem, varnar forskarna.

– Vad man däremot med säkerhet vet idag är att bildskärmsarbete, i likhet med allt monotont arbete, på sikt kan orsaka belastningsskador.

– Det finns anställda här som redan har tagit stryk i jobbet. Framför allt kvinnor, som jobbat många år med maskinskrivning och stansning, har drabbats av belastningsskador, konstaterar han.

Vidgade vyer

Bildskärmarnas intåg har riktat uppmärksamheten mot problemen. Det finns numer en gemensam policy om bildskärmsarbete som stöds av företaget och facken, berättar Magnar. Den är utarbetad av Statens Arbetsmiljönämnd i samarbete med Statshälsan och anger hur man kan vidga perspektivet på den här typen av arbete.

– Alla mår bättre av att problemen angrips på ett positivt sätt, och det finns en stark vilja från företaget att hitta lösningar. Framför allt gäller det att med organisation och utbildning förbättra förutsättningarna för alla som arbetar vid bildskärm, sammanfattar Magnar.

Text och foto: Anne Allard

Får karlarna ont så ordnar det sig

– Det jobbiga är att inte längre kunna göra sånt man gillar, som att sticka och virka till exempel. Bara en sådan sak som att städa har blivit svårt för mig, säger Inger Eriksson. Hon hör till gruppen anställda som har drabbats av belastningsskador i jobbet.

Inger började på tryckeriet, flyttade till stansen för 20 år sedan och har arbetat vid bildskärm sedan 1975. Ett typiskt riskfall med andra ord.

– Redan efter ett år vid bildskärmen sökte jag för besvär från nacken. Och förra året blev problemen ordentligt akuta. Det förvånar mig hur fort det går, när man väl har blivit förstörd i lederna, säger hon.

Ultraljud hjälper henne inte längre. Däremot går hon på akupunktur, och det lindrar i alla fall smärtorna ett tag.

Bara gnäll

Förr hade hon ont då och då, men numera sitter värken i för jämn. Ändå är det svårast för Inger att behöva känna sig som en "gnällapa". Ibland märker hon tydligt hur andra människor intar den attityden att hon bara simulerar sina besvär.

– Och i längden är det just detta att inte bli trodd som knäcker mig allra mest psykiskt sett, tycker hon.

Sedan ett år är Inger halvt sjukskriven och jobbar nu förmiddagar på sin tjänst vid sektion Flygtelesystem. Men fortfarande sitter hon vid bildskärmen.

Inget val

– Visst är det galet att jag fortsätter med samma jobb som har orsakat mina besvär. Men jag har inget alternativ, konstaterar Inger.

Att gå hemma tär på psyket, och att arbeta tär på kroppen. Det låter som ett val mellan pest och kolera, och

fortfarande är valmöjligheten mycket begränsade för människor i Ingers situation.

– Med kunskaperna om den här typen av skador förvånar det mig att tjejer fortsätter att jobba på det här sättet åtta timmar om dagen. Men tyvärr tror jag inte att det händer något radikalt förrän karlarna också börjar få ont av att sitta vid sina bildskärmar.



Framför allt kvinnor med långvarigt och ensidigt arbete drabbas av belastningsskador. Inger Eriksson är en av dem, och nu klarar hon bara halvtid efter att ha stansat och jobbat vid bildskärm i tjugo år. Idag vet vi däremot hur man förebygger sådana arbetsskador, menar Magnar Sivertsen.

En kartl

Ergonomi står för arbetsvetenskap eller kunskap om hur människan och hennes arbetsredskap fungerar tillsammans.

Idag är möjligheterna goda att förebygga arbetsskador. Statshälsans specialister ger kostnadsfria råd om hur man skall jobba för att inte belasta kroppen på fel sätt. En service som fler kan och bör utnyttja, anser Carl-Ivan Abrahamsson skyddsingenjör på Statshälsan i Arboga.

– Vid kartläggningen av bildskärmsarbetet i Arboga kommer vi att lägga tonvikten på att hitta alla "problem-barn", påpekar Carl-Ivan.

Enbart inom Avionik och Motor arbetar närmare 900 personer med bildskärmar. Där gäller det i första hand att hjälpa de som drabbats av besvär.

A och O

Divisionernas skyddskommittéer har beställt kartläggningen, och det är Statshälsan genomför den.

Alternativet att begränsa undersökningen till den grupp som upplever



Nu gör arbetsgivare och personalorganisationer gemensam sak för att hitta nya former för bildskärmsarbete.

Äggning av verkligheten

negativa effekter slopades på ett tidigt stadium. Istället inriktar man sig på alla som arbetar med bildskärm i någon form.

– Genom att ta hänsyn till både de som mår dåligt och de som mår bra, kan vi göra meningsfulla jämförelser och söka skillnader mellan grupperna, förklarar Carl-Ivan.

Att söka orsaker till arbetsskador är samtidigt ett sätt att hitta medel mot dem. Därför kommer kartläggningen att få väldigt stor betydelse för planering av bildskärmsarbetet i framtiden, menar han.

– Vi kommer att studera såväl ergonomin som arbetsuppgifterna med målet att skapa en organisation där människor inte styrs av apparater. Idag vet vi ju att möjligheterna till omväxling i arbetet är A och O för hälsan och trivseln i jobbet.

Inte orolig

– Vi går ut med enkäten i januari. Skyddsombuden skall lämna ut och samla in formulären. Det blir deras uppgift att informera "sin" personal, och det är viktigt att de deltar och följer upp att allt fungerar, understryker Carl-Ivan.

Han hoppas förstås på hundra-procentigt deltagande, och är inte orolig för att avslöja massor av dolda problem.

– Det är inte troligt. Men vi samarbetar med företagshälsovården vid Statshälsan dit vi hänvisar alla som redovisar besvär, berättar han.

Viktigt att våga

I övrigt behandlas blanketterna "hemligt" och svaren bearbetas med hjälp av datorer på Statshälsan i Kalmar.

– Vi får tillbaka uppgifter därifrån och gör sedan själva analyserna. Jag räknar med att vår bearbetning av materialet kan dra ut på tiden, och vi kommer inte att redovisa resultaten förrän någon gång i vår, gissar Carl-Ivan.

Till sist understryker han hur viktigt det är för hela kartläggningen att de som svarar verkligen redovisar sina åsikter öppet och ärligt.



Carl-Ivan Abrahamsson, skyddsingenjör på Statshälsan är angelägen om att hålla dörren på vid gavel för Aerotechs anställda. Vi finns här med våra kunskaper just för att hjälpa de anställda med att förebygga arbetsskador bland annat av bildskärmsarbete, påpekar han.

Mycket doningar med r

Visst är det väl typiskt! Här åker man iväg för att göra reportage om kontakter, och så börjar det med kontaktproblem. Först fastnade jag i grinden på Bråvalla flygflottilj innan vakten fick tag i rätt kontaktperson. Sedan hittade han inget besked om mitt fototillstånd.

Där stod jag i snålblåsten och undrade vart det hade tagit vägen? Trots strålände november-sol och fem plusgrader drog det kallt om öronen.

Vakten avbröt mina funderingar, pekade ut vägen åt mig och strax bortom Teknikhuset hejdades jag av Rolf Gustafsson. Vi ägnade inte mycket tid åt formaliteter utan for raka spåret bort till Bas-el.

Därinne var "spanarna" i full gång. Det var bara att hänga på Christer Ståhlberg och Sixten Larsson som gick husesyn för att besiktiga alla nya don. När jag säger kontakter menar jag alltså don, eller europadon.

Fyllan en villa

Rolf och jag tappade omgående kontakten med de andra på grund av det väl-signade fototillståndet. Vi var tvungna att sticka iväg för att fixa det på något sätt.

Räddare i nöden blev flottiljens egen fotograf, Rune Rydh. Vi hittade honom i fotoateljén, trähuset Villan. Rolf skvallrade att den förr hade två lika pittoreska grannar som senare brann ner. Husen stod på var sida om Villan och döptes följdriktigt till Fyllan och Bakfyllan.

Under utflykten förklarade Rolf att han är placerad på F16 i Uppsala. Jobbet på Marktelekontoret spänner emellertid geografiskt sett även över F13 i Norrköping, och han arbetar på en del andra håll också.

Säkrare

Eftersom Christer och Sixten var försvunna, passade jag på att förhöra Rolf om bakgrunden till det jobb de gör på flottiljerna.

– Samtidigt som gångtiden för basmateriel har förlängts, kommer det hela tiden in ny materiel med europadon som standard, berättade han.

Det handlar alltså om anpassning.



Besiktningen av alla nya anslutningsdon och kablar sköter Christer Ståhlberg och Sixten Larsson från FFV Aerotech i Östersund åt Rolf Gustafsson på Marktelekontoret vid F13 i Norrköping.

Dessutom har äldre don fyra ledare och de nya har fem, vilket ger bättre säkerhet i fråga om jordning.

– För ett par år sedan fattades ett beslut inom flygvapnet om generell övergång till de nya don, som nu blir standard i västvärlden. Och om tre år finns det bara europadon på marknaden, förklarade Rolf.

Mängder av fasta och rörliga installationer måste bytas på flottiljer och baser. FFV Aerotech i Östersund fick ansvaret för hela projektet, ett jättejobb värt dryga 30 miljoner kronor.

Håller tiden

– Christer har varit väldigt duktig på att planera hela projektet. Nu kör killarna stenhårt och följer sitt tidschema till

punkt och pricka, berättade Rolf vidare.

När de är klara på Malmen i Linköping, har grabbarna donat färdigt i Övre Norrland och Mellansverige. Fasta installationer lägger man i regel på lokala entreprenörer, till exempel ABB i Norrköping. Däremot levererar FFV all materiel och tar själv hand om rörliga installationer.

Här blev vi avbrutna av telefonen. De försvunna ville in på verkstan.

Branschvana

Det här året har Sixten Larsson gått in i projektet som besiktningsman. Han har själv lång erfarenhet av installationer och är garvad i gamet. Med vana synade Sixten alla don och inget undgick hans skarpa blick. I ett fall räckte det med att

dra åt en skruv för att få stadga ett don. Ett annat fel krävde större åtgärder, som han diskuterade med Mats Gustavsson från ABB. Mats har ansvaret för fasta installationer på F13.

– Arbetet har sina sidor. Dels blir resandet jobbigt, och man hinner inte med allt därhemma. Jag har litet dåligt samvete för att jag missar familjen så mycket, erkände Sixten. Dels får man se mycket av Sverige och träffa bra och trevligt folk. Och en och annan surdeg också. Men man styr mycket själv, så jobbet blir självständigt med stort ansvar.

Väl förberett

Christer drog igång projektet för tre år sedan, och det avslutas först i mitten av 1991. Bengt Lif därhemma i Östersund har hjälpt till med inventering och projektering. Underlag går till flottiljerna ett år innan modifieringarna börjar. Det krävs lång planering för att allt skall vara förberett när jobbet väl sätter igång.

Nyfiket frågar jag vem som gör sig goda inkomster på att leverera alla don till projektet. Det visar sig vara Gårö Elektriska i Gnosjö.

Samtidigt som motorelverken förses med anslutningskabel och don gör rese-laget även en del modifieringar. Laget består av tre man från FFV och en medhjälpare från Verkstadsförvaltningen. Två lag delar det här jobbet som kräver omkring 40 resveckor per år.

Gillar jobbet

– Det är en fördel att samma killar jobbar med elverken hela tiden. Då vet både vi och de vad som är gjort, och de gör det ordentligt, intygade Christer.

Själv håller han byggmöten ett par dagar på varje nytt ställe innan jobbet startar där. Han deltar vid besiktningar och ser till att ekonomi och tidschema håller sig inom ramarna. Christer är van vid sådant ansvar. Ända sedan 1976 har han jobbat som projektledare på FFV Aerotech i Östersund.

– Jag gillar att leda och planera jobb av det här slaget, och det gör inte saken sämre att det handlar om värdefulla uppdrag för företaget.

Text: Anne Allard
Foto: Rune Rydh, F13

Siktet inställt på RBS 56

Under hösten har Avioniks Robotavdelning slutfört ett uppdrag i Växjö för Försvarets Materielverk. Det handlade om robotsystem 56 och blev samtidigt början på en ny uppgift. Till-sammans med gäster från FMV passade Robotfolket på att fira såväl slut som början med litet extra pompa och ståt.

För två år sedan hävdade sig Robot och tog hem FMV-uppdraget i konkurrens. Uppgiften var att ta fram provutrustning för underhåll, provning och reparation av mekaniska komponenter i robotsystem 56.

Robotteknikerna i Växjö och Arboga kom-

mer dessutom att sam-arbeta i fråga om underhåll på optiken och krets-korten i robotsystemet.

Sedan dess har det hänt en del innanför väg-garna i Risinge. Medan hammarslagen har ekat i verkstan, har teknikerna

jobbat med dokumenta-tion och föreskrifter. Några har suttit i "skolbän-ken" för att lära sig sys-temet från grunden. De har i sin tur varit lärare och tagit hand om utbild-ningen av arméns tekni-ker.



Tore Loodin från FMV:In-köp kikar i siktet till robot 56 medan fr v kollegan Halvard Bogne Elektronik- och Vapensektionen, Avioniks robottekniker Christer Yngvesson och Peter Berlmann från Växjö och Björn Stawreberg från FMV Robotkontrollsektion undrar vad han ser.



Ett klipp av Jan Sandin från Teknikbyrån på Arméns Underhållsavdelning, FMV:AuhT och underhållet på robotsystem 56 kan börja.

I uppdraget ingick också att modifiera de ti-digare systemprovarna för test av materielen i fält. Det vill säga test-bussar som används på förbandsnivå. Personalen i Växjö har haft ansvaret att ta fram hårdvara och utbilda operatörer.

Text: Anne Allard
Foto: Gösta Nilsson

Mätplats, flygplats eller b

I september gav regeringen klartecken till utbyggnad av en mätplats för flygplan. Beskedet nådde Försvarets Materielverk i oktober. Där visste man sedan tidigare att bästa platsen för projektet är flygfältet vid FFV Aerotech i Arboga.

Christer Bardland, Flygelektrobyråns telesektion vid FMV, har jobbat hårt för att få till stånd en mätplats av detta slag i Sverige.

Några veckor efter regeringens ja, kom Christer Bardland på besök till FFV Aerotech i Arboga. Han gav då sin bild av bakgrunden, kraven och motsättningarna kring fullskalemätplatsen.

Det handlar om en anläggning som kräver ordentliga ytor. Eller vad sägs om en gräsmatta i storleken 1200 x 100 meter?

Dessutom måste hela mätområdet vara fritt från metallföremål och andra hinder. Man har till och med tänkt på bönderna och bedömt att sädesodling är möjlig på redan odlade ytor.

Upp till ÖB

– Från början var Arboga en av flera möjliga platser. Vi tittade även på förhållandena i Vidsel, på FOA3, Malmen, Lilla Gåra och i Viby norr om Arboga, berättar Christer.

Detta var inte gjort i en handvändning, utan arbetet började primärt för sju år sedan. I första omgången lämnade FFV och FOA varsin offert 1984 till FMV. Men budgeten satte stopp för projektet den gången.

– Idéerna väcktes på nytt för tre år sedan och med en rad utredningar på vägen drogs nu frågan ända upp till ÖB, som tillstyrkte.

Bäst och billigast

I det skedet var det dags att fatta beslut om var anläggningen skall placeras. Den ena platsen efter den andra föll bort på grund av alltför kuperad terräng, för mycket trafik, för små ytor eller för kostsamma utbyggnader. Kvar blev till sist bara Arbogas flygfält.

Varför är det då nödvändigt att göra mätningar i full skala?, frågar jag



En mänsklig inramning får här framtidsbilden av fullskalemätplatsen. Fr v Christer Bardland, Flygelektrobyrå FMV, Lars Höök på Avioniks antennmätsektion och i ramens framkant hans medarbetare Åke Kvick och Anders Bjurström med Bernt Johansson från FMV mellan sig.

Christer som berättar att:

– Alla system för samband, motmedel och liknande kräver mätningar under kontrollerade former. Det här sättet ger oss de absolut bästa möjligheterna att klara det utan att flyga.

Full beläggning

Ekonomi har stor betydelse. Även om en mätplats i full skala är dyr, så blir det i längden dyrare att göra flygande mätningar. Ett alternativ som dessutom kräver ständig tillgång till flygplan.

– Med en mätplats får vi dessutom

nya förutsättningar att utveckla materielen. Och räknar vi med möjligheterna till utbyggnad, lägger en sådan anläggning även grunden för kommande mätbehov.

Redan med utgångspunkt från dagens behov räknar Christer med full beläggning. Han tror samtidigt att tillgången kommer att väcka nya behov.

Skriande efterfrågan

– Det finns så många systemmässiga aspekter att ta hänsyn till. Hur samverkar och inverkar systemen på varann? Idag försöker experter teoretiskt bedöma

åde och

flygkroppens inverkan i olika lägen. De fullkomligt skriker efter den här möjligheten, påpekar Christer.

Det närmaste året är avsatt för projektering, och först om 3-4 år blir det fråga om driftsättning av mätplatsen. Då kommer den enligt planerna att sysselsätta två man. Innan dess har försvaret lagt ner många miljoner, ja många tiotals miljoner, på uppbyggnaden.

Svårt på sikt

Vad händer då med flygplatsen i Arboga? Är entusiasmen och allt arbete förgäves i fråga om att locka civil flyg till fältet?

- Personligen ser jag två viktiga punkter när det gäller samlevnaden mellan mätplatsen och flygplats, svarar Christer. Nummer ett, rent tekniskt är det möjligt att bygga upp en flygplats med belysning och någon form av landningssystem tillsammans med en antennmätplats. Men det blir mycket svårt att bedriva båda verksamheterna parallellt utan att de stör varandra.

- Nummer två är att FMV ser behov av framtida utbyggnad av mätplatsen. Det försvårar ytterligare möjligheterna till samlevnad på sikt. För övrigt har flygstaben uttalat att behovet av att upplåta Arboga-fältet för civil verksamhet inte kan anses vara väl underbyggt med hänsyn till den rådande flygplatstätheten i regionen.

- FMV kan givetvis inte förhindra andra intressenter att bekosta egna utredningar om en eventuell samlevnad på flygfältet. Men det sker i så fall helt och hållet utanför försvarets ekonomiska ramar, avslutar Christer.

Text & foto:
Anne Allard

Sven Grahn, Rymdbolaget:

- Nyp så jag fattar att det är sant

En tisdag förmiddag i november. Anders Unell och Erik Ny-lund, två "rymdvarelser" på Avionik, vankar nervöst omkring i det som kallas fälthan-garen i Arboga. Härinne luktar allt fräscht och nytt. En glasad bur med luftslussar och var-ningsskyltar står mitt i lokalen. Den stora dörren i ena väggen står öppen i vänta på - satelliten Freja!

Nu är den här, ropar någon, och in i hallen rullar den. Vad kunde vara mer naturligt än att Freja står på plats när FFV Aerotech inviger sin nya satellithall? Men skall vi vara helt sannings-enliga så är bara den bärande ställningen original, medan resten är en exakt kopia av Freja.

Ätminstone än så länge.

Drömmen blev sann

När alla representanter från Rymdbo-laget, FFV, andra underleverantörer och forskningsinstitutet samlat sig, tog Jan Eiborn till orda:

- När vi för något år sedan började diskutera ett samarbete med Rymdbola-get kunde väl ingen drömma om att vi skulle få en riktig satellit hit till Arboga! Men nu står den ändå här som ett bevis på att Aerotech har en given roll i rymdbranschen.

Den riktiga satelliten levereras om någon månad. Fram till dess skall Rymd-bolaget och FFV testa montering av kab-



Frejamodellen rullar in i den nya satellithallen. Snart stängs dörarna om satelliten, och då blir det inte lätt att komma i närheten av hallen. Reglerna är mycket hårda för tillträde till lokalerna, inte minst med tanke på de stränga miljökraven därinne.

lage och placering av alla apparater på modellen. Alla attrapper är skalenliga och stämmer i vikt med originalen. Så småningom skall allt vibrationstestas i original.

- Den här hallen stämmer helt med projektets filosofi. Den är lagom, lättarbetad och effektiv, sa Sven Grahn projektledare på Rymdbolaget.

- Hela Frejaprojektet är faktiskt lagom stort så att man ser såväl början och slut. Men nog måste jag nypa mig i armen med jämna mellanrum, för att fatta att allt fungerar så bra, säger han glädjestrålade.

Text: Anne Allard
Foto: Reinhold Carlsson



Ett gyllene klipp gjorde Sven Grahn från Rymdbolaget och öppnade satellithallen i Arboga. Gultsaxen, som beundras av Anders Unell och Jan Eiborn från Avionik, fick Sven behålla.



Det är viktigt att förstå sambandet mellan hjärterum och stjärterum för den som är värd i en mässmonter. Det intrycket får man i varje fall när man ser hur Erik Marklund från Aviocomp AB och Inger Hagelin från stab Teknik och Kvalitet arbetar i kulisserna.

Trivsamt och trevligt trots trängseln tycker Inger Hagelin om arbetet i Aerotechs monter på världens alla flygmässor. I alla år har hon bokat och stökat i många trånga prång men tröttnar aldrig på jobbet.

Flygmässans baksida är jobbet i kulisserna



Ibland är det svårt att hänga med i de tekniska nyheterna på mässan. I synnerhet om de ligger på en alltför hög nivå.

Det var trångt om saligheten på Sveriges flygmässa, som i år flyttade från Borlänge till Linköping. Utställarna på Scandinavian Aviation Exhibition var många, och en del fick inte ens rum på den 10000 kvadratmeter stora ytan. Även i år saknades Volvo Flygmotor och Ericsson bland deltagarna. Däremot var både det militära och internationella inslaget större än vid de två tidigare mässorna.

I år gjorde Allison premiär på Sveriges flygmässa med motorn GMA 2100, som skall sitta i Saabs nya flygplan 2000. Apropå Saab skulle en flyguppvisning på hemmaplan med JAS 39 Gripen ha blivit pricken över i den här gången. Men något annat än en modell fick besökarna tyvärr inte se av förklarliga skäl.

Många i montern

Själv fick jag genast intrycket att det var mer folk än vanligt i rörelse på mässan. Med tillgång till Linköpings flygfält fanns det dessutom ovanligt många flygplan på plats. Siemens, som

blev utan monter i själva mässhallen, hade faktiskt hyrt in sig i en DC3-a invid fältet.

Inomhus var huvudparten av de drygt 300 företagen representerade, bland dem flera från FFV. Enbart från Aerotechgruppen deltog sex utställare, och strax intill stod FFV Materialteknik med sin monter.

För min del började dagen på hotell Ekoxen med projekt Airport 2000. Sju åhörare hade anmält sig. Därför blev Claes-Håkan Nordlund från FFV Airport Technology smått förvånad när gott och väl trettioalet intresserade dök upp på morgonen. Det lilla grupprummet han

hade bokat blev snabbt överfullt, och hela församlingen fick flytta till en rejäl konferenssal istället.

Världsnymhet från norr

Under seminariet blev jag bekant med framtidens flygplatsljus, en riktigt världssensation, enligt Claes-Håkan. Presentationen i Linköping var den första i Sverige av Airport 2000, som projektet en gång döptes till. Eftersom projektfasen är över och framtiden faktiskt redan är här, så lanseras nu instället namnet FFV Smart Power System. Det finns all anledning att återkomma till "Mr Smart" i våra tidningar längre fram.

Även seminariet om flygmotortvätt som pågick vägg i vägg bjöd på nyheter för mig. Ett exemplar av "tvättmaskinen" GTE30, en specialmodell för Saab340, var utställd i Aerotechmontern.

Mannen bakom Gas Turbine Efficien-



Hemmaplan på bortaplan för Peter Sjöqvist till vänster och Per-Arne Boström från ScanMotive AB. Den här skärmen i Aerotechs monter på Sveriges Flygmässa i Linköping föreställer nämligen verkstan hemma i Arboga.

cy, GTE, är Jan Asplund anställd på Saab Flygdivisionen. Han har själv gjort verklighet av sina idéer med hjälp av utvecklingsbidrag. Nu marknadsför han systemet i samarbete med FFV. Även här är FFV Airport Technology inblandade och sköter försäljningen för civila motorer, medan avdelning Motorprovning har ansvaret för de militära.

Prov i Japan har visat att tvätt av motorer och kompressorer minskar bränsleförbrukningen samtidigt som motorens livslängd ökar. Det finns dessutom tvättmedel på marknaden som fyller det allt strängare miljökraven i flygbranschen. Testerna på GTE-systemet har man utfört med tvättmedlet R-MC från det norska företaget Ivar Rivernaes.

Alla var där

Listan över FFV-folk som var i farten på premiärdagen kan göras lång.

ScanMotive AB bussade alla sina medarbetare till flygmässan. Hälften första dagen och resten dagen därpå. Dessutom fick alla välja mellan ett studiebesök på Saab eller Flygmuséet.

– Sveriges Flygmässa är vår viktigaste kontaktpunkt alla kategorier, och ger personalen en bra överblick över marknaden och kunderna, resonerade bolagets ledning.

En strålande idé tyckte apparatprovaren Peter Sjöqvist, som var väldigt nöjd med besöket på Saab och allt han fått veta om tillverkning av flygplan 340.

– Det var klart intressant att se hur man jobbar på Saabs verkstäder, håller TM2-motören Per-Arne Boström med om och gör tummen upp även för mässan.

Kontakter och kontanter

Ostermans var med för att bevaka sina helikopterintressen. I sällskap hade

Peter Asplund sitter på en tvättmaskin för turbiner och kompressorer som han själv är pappa till. Den här modellen klarar av Viggenmotorn. Thord Braaten från Ivar Rivernaes håller med "maskintvättmedel".



Carl-Gustaf Werner från Genair med ett av de Cessna-plan han saluförde på flygmässan. Affärer i mångmiljonklassen är långsamma processer, så några mässförväntningar om kontrakt på fickan hade han inte.



de tre gäster från tillverkaren Bell, som kom till mässan för att berätta mer om tiltrotorn. Denna kombinerade rotor och propeller är resultatet av samarbete mellan Bell och Boeing.

För Bengt Bergner från division Flygteknik var årets flygmässa ett spel på hemmaplan. Med Rotortuner demonstrerade han balansering och vibrationsmätning på helikopterrotorer. Sex sådana utrustningar har han sålt i anslutning till tidigare flygmässor.

Det passade sig inte alls att visa vad Genair AB hade att komma med. Inte i montern i varje fall, så Carl-Gustaf Werner tog mig med ut på plattan istället. Där stod två flygplan av typ Cessna 208B och 406 till salu. Naturligtvis erbjöd jag mig att göra snabb affär med kontokortet. Men se den gubben gick inte. Han var bara intresserad av kunder som kan spotta upp så där fem-sex miljoner i kontanter.

Text & foto: Anne Allard

GS firade tjoget i egen restaurang

Nej, division GS avser inte att konkurrera med SARA och andra krogjättar. Att verkstaden för en kväll förvandlades till festlokal berodde på att "barnet" GS (f d CVAÖ och CVÖ) nu uppnått den aktningensvärda åldern av 20 år.

Ett 40-tal GS-are ägnade fredagkväll och lördag för ett tag sedan att iordningställa divisionens el-verkstad till ett fullvärdigt tillhåll för de drygt 300 jubileums-gästerna, alltså GS-are med respektive.

Huvudansvaret för arrangemanget vilade på Karl-Erik Strindlund och Gunilla Hollsten, och dom - och de andra hjälpredorna - lyckades fullständigt. Kvällen blev en totalsuccé.

- Det har varit jobbigt, men jätteroligt med jubiléet, säger Gunilla, och fortsätter:

- Speciellt roligt är det att så många talat om hur lyckat det var.

Kvällen, som alltså var lördag den 7 oktober, började med ingångsmusik av Marit Strindlund (Karl-Eriks dotter) och Elisabeth Eriksson, allt medan gästerna strömmade till och smuttade på en av Britta Karlsson komponerad välkomstdrink.

Håka Östergren hälsade välkommen

med att bland annat stillsamt påpeka att vi nästa tjugårsjubileum har en tredjedel av GS-arna gått i pension (däribland skribenten).

Gästerna åt, drack och hade trevligt. Under tiden underhölls de av operasångaren Sonny Wallentin, som tog i så att den i taket befintliga hängglidaren vibrerade av luftdraget.

Orkestern Chilly Bay Band (får orkestrar heta vad som helst?) med divisionens egen P-O Säterhall vid trummorna spelade till allsång och dansen.

Hans Brännström (o)roade publiken med att dra fram episoder och personer i rampljuset i en humoristisk rapsodi över de gångna åren.

Näväl, kvällen förlöpte väl och alla hade trevligt. Om någon inte mådde alldeles perfekt på söndagsmorgonen, kan det till en del förklaras att även prislistan i baren firade 20-årsjubileum. En drink kostade bara 20 spänn!

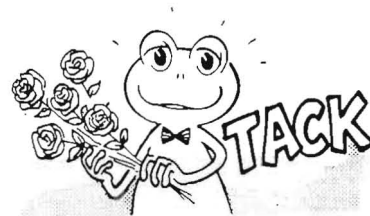
- Hur många dar är det till 21-årsjubiléet, undrade någon. Frågan är berättigad. Det är inte alltför ofta man blir bjuden på en helkväll, där enda kostnaden är det som serverades över bardisk. Och det var ju frivilligt.

Text & foto: Hans Brännström



Flickorna Marit Strindlund och Elisabeth Eriksson underhöll med musik när gästerna anlände.

Tack



När jag efter 15 år vid Aero-tech slutar min anställning vill jag framföra ett hjärtligt tack till alla mina arbetskamrater inom hela Aerotech för mycket gott samarbete och kamratskap. Jag vill också tacka "inblandade" för den trevliga och uppskattade avslutningsmiddagen med tal, blommor och presenter.

Lars Karlsson, AR32

Ett hjärtligt tack till chefer, SF och arbetskamrater för blommor och presenter i samband med min pensionering.

Mauritz Egnén, FS15

Ett hjärtligt tack till chefer och arbetskamrater för uppvaktningen på min 50-årsdag.

Tore Karlsson, FT75

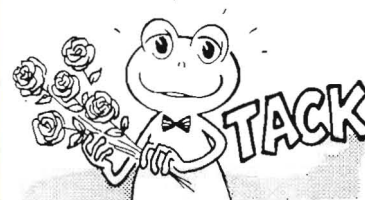
Ett hjärtligt tack för all uppvaktning på min födelsedag.

Kurt Jansson, MI74

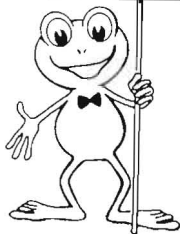
Ett stort tack

Ett stort, från hjärtat kommet, tack framföres till Berndt Frödén för den lyckade AE konferensen i Norrköping 27-28 oktober.

Vi som var med



VÄLKOMMEN



Motor

Marie Andersson, MA30
Ove Bergkvist, MA30
Maud Jonsson, MA30
Anncharlott Lundin, MA30
Maria Zachrisson, MA30

Mikael Nilsson, MA80

Eddy Borg, MA90

Avionik

Per Engström, AF20

Dan Kristensson, AR

Flygteknik

Håkan Brage, FA20
Anne-Marie Fernstedt, FA20
Jan Gimbert, FA20

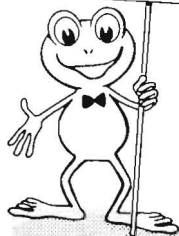
GS

Margaretha Wärdell, GA40
Karl-Arne Henriksson, GA60
Jonathan Silvergran, GE30

ScanMotive

Anna Norén

VÄLKOMMEN



Vi fem

Hur är din arbetsmiljö?

Motormontör Karl-Olov Norbäck

- Arbetsmiljön... Vi har en bra arbetsmiljö på division GS rent kroppsligt sett. Å andra sidan är inget så bra att det inte kan bli bättre.

- Om vi tittar på den psykiska biten är jag tveksam: kortsiktig beläggning, osäker framtid och liknande saker är sånt som stör i det dagliga arbetet.



Svetsare Ingemar Eriksson

- Jo, jag tycker vi har en bra arbetsmiljö på vår verkstad. Jag har jobbat på andra verkstäder så anser jag att vår verkstad vinner med flera hästlängder i jämförelse.



Svetsare Evert Nilsson

- Vi har bra arbetsmiljö anser jag. God ventilation hyfsad värme och moderna verktyg och andra hjälpmedel. Jag har faktiskt svårt att hitta något negativt.



Bengt-Olov Lättström

- Mitt jobb med datan och listor innebär en ryckig beläggning med toppar vid periodskiften. Det är faktiskt störande ur arbetsmiljösynpunkt.

- Att jag på mitt lilla rum måste härbärgera en mängd dokument gör inte bilden ljusare precis.



Margareta Karlsson jobbar bland annat med ekonomi och uppföljning av kundorder på AF10, Antenner och Telekonflikter:

- Jag har väldigt bra arbetsmiljö med ett stort arbetsrum i Avionikhusets nya tillbyggnad. Dessutom trivs jag alldeles förträffligt med jobbet och tycker att det är rena nöjet att gå hit varje dag.

- Det som skämmer min miljö är lastkajen utanför fönstren, där sopor står för avhämtning sedan soprummet avskaffades. Dessutom störs jag av dånandet i rummet intill från kompressorer som kyler alla datorer här. Det är något för byggarna att tänka på, så att de inte placerar dem så olyckligt nästa gång.



Hur trivs du på jobbet?

Namn: Björn Evin

Ålder: 46 år

Yrke: Flygtekniker:

Arbetsplats: Ostermans Aero, avdelning 91, "tillsyn Helikoptrar Operativ Flygning"

Familj: Hustru Kerstin och tre barn, Pernilla 16 år bor hemma medan Tommy 22 och Annelie 24 har flyttat hemifrån.

Bostad: Villa

Fritidsintressen: Jag tycker om alla former av bollsport och var med i firmans fotbollslag Helicopter Lovers ända tills laget upplöstes. Annars är jag varken fanatisk samlare eller direkt aktiv idrottare. Det brukar inte vara några problem att få fritiden att gå. Det finns alltid något att hugga tag i, antingen hemma eller i sommarstugan.

Senast lästa bok: Fritagningen av Ken Follett

Vilken film såg du senast: Coq Rouge

Favorti TV-program: Det blir mest sportprogram. TV:n är inte huvudpersonen i mitt liv.

- Jag trivs bra. Det är ett fritt och omväxlande arbete. Trevliga kamrater. Dessutom får jag en möjlighet att resa ut då och då.

Vad gör du på ditt jobb?

- Jag underhåller helikoptrar, våra egna, polisens och kunders. Dessutom är jag med i en servicegrupp som reser runt bland förbanden och gör småreparationer på plats på deras Bell-helikoptrar. Det är genom det serviceavtal Ostermans har med försvaret.

Hur länge har du arbetat här?

- Jag var 16 när jag började på Ostermans. Efter tio år reste jag till Nigeria. Ostermans igen. Nigeria. Och nu Ostermans igen. Sammanlagt har jag arbetat 16 år på Ostermans och 13 år i Nigeria.

Vad har du för utbildning?

- Tvåårig flygmekanikerskola påbyggt med grundcertifikat

Massbrev - tjänste

61-9997



och specialutbildning på de olika helikoptertyper jag jobbar med.

Hur är arbetsmiljön?

- Den har blivit mycket bättre. Hangaren vi jobbar i har blivit ommålad invändigt. Ny takbelysning. Nya hangardörrar. Förut jobbade vi i rena 30-talsstämningen. Nu är i stort sett allt bra utom att vi känner oss lite husvilla. Vi har ingen egen fast arbetsplats med allt på samma ställe.

- Det blir ganska stora ytor att röra sig över för att hämta verktyg.

Vad värdesätter du mest, högre lön eller mer ledighet?

- Högre lön.

När träffade du senast din närmaste chef?

- För två minuter sedan!