

En riktigt skön julhelg!

Det önskar vi alla anställda inom FFV Underhåll med detta julnummer av nya U-aktuellt.

Som ni ser blev det extra många sidor denna gång. Materialtillströmningen visar, att behovet av en gemensam sektortidning måste ha legat latent.

Reaktionerna på första försöket med nya U-aktuellt har inte låtit vänta på sig.

Både ris och ros har tilldelats redaktören och hennes medarbetare.

Rosorna ställer vi ödmjukt åt sidan. De kan vara bra att ha, när tidspressen växer och arbetsdagens futtiga timmar inte vill räcka till.

Riset ska vi lyfta fram till läsarnas allmänna beskådan:

– Byt huvud!, har mer och mindre högljudda röster ropat. Man avser då inte redaktörens eget huvud, får vi hoppas, utan tidningens. Den gröna färgen på U-aktuellt irriterar. Det ska vara blått, FFV-blått. Och texten U-aktuellt behöver fräschas upp.

Huvudet, eller logon, är en sak som FFV/HK måste godkänna. Vi ska ordna huvudbytet så snart vi kan.

– Häfta i ryggen!, har man också föreslagit.

Dessvärre kan inte tryckeriets maskin göra det. Däremot kommer vi kanske att börja häfta i mitten av tidningen, om vi går över till att trycka den på A3-format.

Nu ska vi fira jul och förhoppningsvis ha det riktigt skönt. Nästa nummer av U-aktuellt kommer först den 18 januari 1985.

Välkomna med fler bidrag och tips till dess!



Foto: Ingemar Kjellberg

ÖSTERSUND

Division Basmateriels nye chef heter Håkan Östergren. Om hans tankegångar kring Basmateriel och det nya jobbet, kan du läsa på

– sidan 6 –

LINKÖPING

Division Flygtekniks apparatavdelning har fått ny teknikchef. Han heter Göran Elmhed och började sin tjänst den 1 december.

– sidan 8 –

”Vi börjar få upp farten”

Vår organisation har varit igång under drygt ett år. 1984 har kravet ställts på oss att justera, passa in och – inte minst – få våra egna roller att fungera i en ny miljö med ett tuffare klimat.

Och vi har lyckats! Allt tyder på att vi under 1984 har vänt en mycket besvärlig negativ trend. Samtidigt kvarstår dock osäkerheten inom våra marknadsområden. Ett exempel är den klart ökade konkurrensen.

Personalanpassningen har gått mycket bättre än väntat. Även om nya åtgärder nu diskuteras, har vi genomfört de beslutade minskningarna under 1983 utan att behöva tillgripa friställningar.

Affärsmässigheten har förbättrats i organisationen, även om vi har en del kvar att lära. Dit hör konsten att ta fullt betalt för det arbete vi utför.

Marknadsorienteringen innebär att vi sätter kunden i centrum. Vår uppgift är att lösa kundens problem och hålla vad vi lovar om tid och kvalitet.

FFV Underhålls roll som leverantör och FMVs roll som beställare har ytterligare markerats under året. Ifråga om möten med och information till kunder på alla nivåer har vi höjt våra ambitioner. Nu börjar de positiva effekterna av våra insatser att visa sig.

På många håll har vi inte bara lyckats fullfölja utan även överträffa budgeten. Detta trots den turbulens som funnits under året i form av till exempel neddragna beställningar och varsel.

Service divisionen har hållit inflationen stängden från 1983 till 1984!

- Motordivisionen har genom övertid och andra arbetstidsförändringar matchat stora variationer i RM8-inflödet.
- Flygplanverkstaden har aldrig tidigare gjort så bra resultat som i år.
- Satsningen på SF 340 – motor och komponenter – är igång.
- Avionik har klart förbättrat resultatet jämfört med tidigare år i den gamla organisationen.
- Basmateriel har installerat sin första flygplatsbelysning.

Listan skulle kunna göras lång. Detta var bara några axplock.

Hela året har kännetecknats av ett mycket hårt resultatkrav med en genomgripande strategisk långsiktplan, LSP,



En ett-åring, som just lärt sig gå, men som redan börjar få upp farten. Så kan man också symbolisera den nya organisationen av FFV Underhåll, som vår sektorchef talar om på denna sida. Foto Hans Hedin

och därefter en arbetssam budgetprocess inför 1985. Enligt min uppfattning hade vi inte lyckats klara av alla olika aktiviteter på detta positiva sätt och mot de nya förutsättningar som gäller, om vi inte haft vår nya organisation som stöd. Decentralisering och delegering är nödvändigt för att både lyfta fram och därefter lösa uppgifterna.

Den strategiska LSP:n gav oss för första gången en verklig marknads- och resultatmässig överblick över hela vår verksamhet. Genomgången pekade tydligt både på våra starka områden och på de områden som vi måste fortsätta att tackla på olika sätt.

Ett sådant område är Tillverkningsavdelningen, som för närvarande studeras med tanke på den framtida inriktningen och dimensioneringen.

Den ”temptagning” på organisationen som genomfördes under hösten pekade på många positiva faktorer. Den gav emellertid även en fingervisning om behovet av en del förändringar.

Marknadsservice som egen enhet kommer att försvinna. Detta för att minska antalet inblandade parter i marknadsverksamheten. Personalen går över till sektorstab Marknad.

Ett annat viktigt område som kräver förändring är informationssidan. Där måste vi förbättra oss ytterligare. Som ni vet kommer U-aktuellt att förändras så, att vi får en sektorgemensam personaltidning. Anledningen är att vi vill stärka banden inom sektorn.

Ausikten med sektororganisationen är att lösa additionen $1+1=3$. Kanske kan

summan till och med bli ännu större. Förutsättningen för att lyckas med detta är emellertid, att vi måste veta mera om varandras områden. Vi måste kunna föra varandras talan utåt och så vidare. Alltså måste samtliga medverka aktivt för en bättre information.

Men information och samverkan är mer än detta. Det är framför allt samspellet mellan chef och medarbetare. Här tror jag att vi har mycket att göra.

Jag vill inte sätta MBL-andet i centrum, om de fackliga förtröendemännen ursäktar. Det avgörande är nämligen regelbundna möten på arbetsplatserna mellan chef och medarbetare, där man diskuterar och löser de vardagliga fiorna. Detta ger både ett bättre beslutsunderlag för chefen och en delaktighet för medarbetarna. Därmed är i allmänhet också MBL-andet löst.

1985 ska bli det år då vi förbättrar oss även på denna punkt.

Budgeten pekar på en klar möjlighet till förbättring, förutsatt att vi alla verkligen satsar.

Våra nya kuggar i organisationen börjar bli inslipade, och en del av all den kompetens som finns hos Er börjar komma fram. Nu pekar trenden klart uppåt.

Jag ser med tillförsikt fram mot 1985!

Tommy Johansson

Spelregler för Service

Måste vi anlita division Service inom sektorn?

Ja och nej.

Hur det ligger till med den här saken kan du få reda på i servicedivisionens nya spelregler.

Dessa regler är fastställda av sektorchefen och presenteras i en aktuell sektorinstruktion.

Servicedivisionens uppgift är att tillhandahålla specialistkompetens på serviceområdet. Därigenom kan övriga divisioner odelat ägna sig åt sin uppgift att utveckla, marknadsföra och producera sina tjänster och produkter till våra många kunder.

Det kan hända att man inom vissa andra divisioner hellre vill sköta någon del av servicedivisionens verksamhet själva – av olika anledningar. Då kan

man inte bara utan vidare sätta igång att göra det. Det måste finnas SPELREGLER för hur vi ska samarbeta. Eljest skulle det kunna bli dyrbara dubbelfunktioner.

Sektorinstruktion

Före årsskiftet ska vi ha fått en sektorinstruktion, som innefattar dessa spelregler mellan division Service och övriga sektorn. Reglerna behövs, för att vi ska kunna planera långsiktigt, rationalisera och hålla kostnaderna nere, utan att åsidosätta kvaliteten på tjänsterna.

Köpa-sälja-avtalen gäller årsvis, men om ändrade förutsättningar inträffar under löpande avtalsperiod ska det finnas möjligheter att snabbt göra förändringar.

För kundens skull.

Varför spelregler och varför sektorinstruktion om detta? Sektorns totalekonomi måste stå i förgrunden. För att åstadkomma detta, ges den nya instruktionen ut. Den ska förhindra dubbelbeletablering, vilket innebär ineffektivt utnyttjande av befintliga resurser.

Divisionen eftersträvar att behandla även sina interna kunder helt affärsmässigt. Detta innebär bland annat att vi ska sköta våra åtaganden beträffande exempelvis kvalitet och leveranstid. Vi ska vara lyhörda för kundernas önskemål. Vi har redan erfarenhet av att kunderna uppskattar att bättre kunna förstå vad man får för de belopp man spenderar på tjänster. Kundrelationen i centrum!

*Arnold Junflo
Division Service*

Meddela övertid till vakten

Övertidsarbete ska alltid anmälas till vakten. Bestämmelsen gäller inom hela FFV Underhåll.

– Det finns framförallt tre huvudargument varför denna övertidsanmälan är så viktig, säger säkerhetschefen Sigvard Larsson vid FFV Underhåll i Arboga.

– Inser du innebörden av dessa argument, blir det självklart att tala om för vakten att du jobbar över.

Du har haft en stressig arbetsdag. Uppgifterna du skulle göra i morse, ligger fortfarande ogjorda. Andra saker kom emellan och störde din tidsplanering. Men du har lovat att vara färdig med de här sakerna imorgon. Vad gör du?

Jo, du bestämmer dig för att jobba övertid, ringer hem och meddelar att du blir försenad och griper sedan tag i de olösta uppgifterna.

Allt är gott och väl, men du glömde en sak. Vakten! Du måste tala om för vakten att du stannar kvar några timmar.

– Ska det verkligen vara nödvändigt?, undrar du kanske.

Tre goda skäl

– Låt mig presentera tre argument,

som förklarar varför din övertidsanmälan är så viktig: Trygghet, service och säkerhet. Egentligen finns ett fjärde skäl också, nämligen ekonomi. Jag ska återkomma till det senare, säger Sigvard Larsson.

– Först detta med trygghet. Det gäller den anställde och hans eller hennes anhöriga, likaväl som företaget. Händer det något särskilt, till exempel en olycka eller hastigt påkommen sjukdom, ska man alltid kunna få tag på den som jobbar över.

– Vakten är bemannad dygnet runt. Vid oförutsedda händelser är denna resurs oerhört viktig. Förutsatt att vakten vet om att du befinner dig innanför vaktområdet, förstås, säger Sigvard.

– För något år sedan hade vi till exempel ett bombhot vid FFV Underhåll i Arboga. Sådana gånger måste vakten naturligtvis veta exakt hur många människor som finns i de olika byggnaderna.

Service

– Nästa argument är service. Efter växelns stängning övertar vakten ansvaret för telefonkontaktarna inom anläggningarna. Både företaget och den enskilde har intresse av att vederbörande kan träffas per telefon, fortsätter Sigvard.

– Ibland händer det att någon vill

jobba ostört och inte få några telefonsamtal. Det innebär inte att du ska strunta i att meddela vakten att du är kvar. Man kan ju komma överens om sådana önskemål i alla fall.

Säkerhetsskäl

Säkerhetsskäl kan i korthet sammanfattas på följande sätt: FFV Underhålls anläggningar med personal och materiel utgör en totalförsvarsresurs av största vikt. Övergripande myndigheter, både Rikspolisstyrelsen och Överbefälhavaren har krav på hur sektorns säkerhetsskydd ska fungera.

– Dokumentation ska kunna tas fram snabbt, om det behövs. Myndigheterna förutsätter att vi kan dokumentera var och när behörig personal befunnit sig inom skyddsområdet. Vi ska kunna visa vilka som arbetat på icke ordinarie arbetstid, säger Sigvard.

– I detta ligger naturligtvis också marknadsskäl gentemot våra kunder. Har vi blivit anförtrödda att ta hand om hemligstämplade handlingar och materiel, ska vi också kunna bevisa att vi verkligen tar säkerhetsföreskrifterna på allvar.

Dyra kvällar

Det finns, som tidigare nämndes, även ekonomiska skäl till att alla an-

ställda ska meddela vakten om de jobbar över.

– Vakten går runt i byggnaderna och kontrollerar att det är släckt och låst. Man gör även särskilda brandronder. Antalet vakter är dimensionerade efter normala förhållanden. Upptäcker sedan vakten att det faktiskt sitter folk i alla möjliga byggnader och jobbar över, måste kanske extra vaktpersonal tillkallas, förklarar Sigvard.

– På sikt medför övertidsjobbarna således en extra belastning för vaktpersonalen. Det är mest ekonomiskt om vakten kan göra sin personalplanering i god tid.

– Minst en timme i förväg, ska man göra sin övertidsanmälan till vakten. I första hand ligger det på den enskilde att se till att han eller hon verkligen följer den här bestämmelsen. Ansvariga chefer ska se till att var och en tänker på detta i fortsättningen, avslutar Sigvard.



Säkerhetschef Sigvard Larsson ger oss många skäl till att anmäla övertidsjobb till vakten. De flesta skälen har med vår egen trygghet att göra. Foto: Ingemar Kjellberg

QUALITY

Succé för kvalitetskurs

CORNER

Kvalitetsstyrning har blivit viktigare än någonsin på FFV Underhåll.

Det visar bland annat det enorma intresse som visats för AQAP-kurserna i Arboga och Linköping.

– Vi blev alldeles nerringda med kursanmälningar! Eftersom inte alla fick plats på de första kurserna, kommer vi nu att anordna fem kurser till, berättar Anne-Louise Öhrn, avdelning Kvalitet inom division Service.

Den första kursinbjudan gick ut i oktober. AQAP-kurserna skulle ha plats för femton deltagare på de respektive kursorterna.

– Vi blev nästan chockade! Bara några dagar efter att anmälan gått ut hade vi 110 anmälda deltagare. Det blev naturligtvis lite svårt att passa ihop alla grupperna, men samtidigt glädde vi oss över uppslutningen, berättar Anne-Louise.

Initiativtagare till dessa populära kurser, som handlar om kvalitetsstyrning är Per-Arne Bergström, avdelning Kvalitet inom division Service, SK00.

– Det ligger tydligen i tiden med den här typen av kurser. Folk har vaknat till och insett att kvalitet faktiskt är ett viktigt konkurrensmedel, säger han.



Anne-Louise Öhrn och Per-Arne Bergström gläder sig åt det stora intresse som visats för AQAP-kurserna.

– Visserligen betyder det mer jobb för oss, men det är bara roligt, säger Anne-Louise.

Foto: Ingemar Kjellberg

Fler kurser

– Samtidigt är det ju så, att kunderna ställer mer och mer krav på oss att vi ska uppfylla gällande kvalitetsnormer. AQAP är namnet på en sådan norm, säger Per-Arne.

Han hoppas att de kursdeltagare som inte kunde beredas plats i första omgången kurser, ska ha överseende med väntan. Den första kursen anordnades på FFV Underhåll i Arboga den 15–16 november. Den andra ägde rum på FFV

Underhåll i Linköping den 29–30 november. Nu gäller det att snabbt ordna fem kurser till, varav fyra i Arboga.

– Men det ska bli ännu fler kvalitetskurser i framtiden. Jag har just fått klartecken från civilingenjör Örjan Alexandersson, som är en av de stora inom kvalitetsbranschen, att han ställer upp som kursledare i april, berättar Per-Arne och tillägger:

– Den kursen ska handla om kvalitetsstyrning och jag har redan fått 20 anmälningar!

FMV: Flygplan på besök

– Vi är här för att fördjupa kontakten mellan oss och FFV Underhåll. Det har varit så mycket förändringar rent organisatoriskt både hos oss och inom FFV Underhåll, så vi tyckte att vi behövde träffas och lära känna varandra bättre.

Det sa Sven-Olof Hökborg, chef för FMV: Flygplan, när han och nio representanter från avdelningens byråer besökte FFV Underhåll i Arboga den 6 december.

– Jag träffade Tommy Johansson kort i höstas under ett besök i London. Vi diskuterade bland annat de organisationsförändringar som ägt rum inom både FMV och FFV Underhåll. Eftersom vi har så mycket med varandra att göra affärsmässigt, tyckte vi att vi borde ordna ett sammanträffande, förklarade Sven-Olof Hökborg. Han har genom sitt arbete haft mycket kontakt med U-sektorn under årens lopp.

– Vi har definitivt ett positivt intryck av det här företaget, sa han.

Snabb, teknisk utveckling

Vid besöket från FMV: Flygplan deltog sektorns divisionschefer, samt sektorstabchefer. Efter sedvanlig rundvandring samlades skaran till kaffe och samtal.

Han är vår nye TIFF-kontakt

Sven-Arne Karlsson, FF31, är nu sektorns representant och sammanhållande för allt material från FFV-U i redaktionen för TIFF.

Han ersätter Ingemar Lindstrand SD50, som var med från början, dels som TIFFs förste redaktör 1967–69, dels som redaktionsmedlem sedan dess.

Decembern timer är under framställning. Det är nu dags att planera artiklar och notiser för vår nummer. Notera i din almanacka, att i andra veckan på det nya året bör du ta kontakt med Sven-Arne och diskutera vad du och dina medarbetare kan tänkas komma med. Sven-Arne träffas på FFV Underhåll Linköping, telefon 298.



Chefen för FMV: Flygplan och sektorchefen för FFV Underhåll i samspråk med varandra.

– Det är viktigt att vi får fördjupa kontakterna oss emellan, sa Sven-Olof Hökborg. Foto: Ingemar Kjellberg

FFV Underhålls nya resultat inriktade organisation var naturligtvis ett aktuellt diskussionsämne.

– Det är för tidigt att ha någon åsikt om hur FFV-U förändrats. Vi befinner oss ju i en speciell situation, där båda företagen är statliga, men FMV samtidigt är kund till FFV Underhåll, sa Hökborg och fortsatte:

– Det jag dock kan säga är att en medveten resultat inriktning är nödvändig om FFV Underhåll ska kunna hävda sig, inte minst på den internationella marknaden.

– Vi måste också vara resultat inriktade, trots att vi inte är förelagda att gå med vinst på samma sätt. Vår uppgift är ju att köpa flygmateriel och ansvara för att planen sedan är tekniskt flygvärdiga ute på förbanden.

– Vad jag har noterat inom FFV Underhåll under den senaste tioårsperioden är en snabb, teknisk utveckling och kompetensuppbyggnad, avslutade chefen för FMV: Flygplan, innan han återgick till de övriga mötesdeltagarna.



Sven-Arne Karlsson, FFV Underhåll Linköping, är vår nuvarande representant för material till TIFF. För den som inte vet vad TIFF är, ska vi berätta att namnet står för Teknisk Information för Flygmaterieltjänsten. TIFF är en viktig tidsskrift för oss som jobbar inom FFV-koncernen.

Se nu till att Sven-Arne får mycket material till TIFF från sektor Underhåll!

Rättelser från förra redaktören

Jag skrev lite slarvigt och ofullständigt om våra gamla personaltidningar i förra numret. *Bergtrollet* såldes i början för bara 50 öre, medan *Profilen* kostade 75 öre.

Kartskissen HITTA TILL MALM-SLÅTT, som getts ut i många omgångar, har återigen fått ny utgåva. September 84-trycket med gul färg på pappret har ett förargligt tryckfel.

Det står att FOA 59 heter Institutionen för Människa-Flygteknik. Fel. Fel. Fel. Det är nu rättat till Människa-Flygmiljö. På de gröna bladen alltså. Begär nya från SD50 eller SD54, tel 276, resp. 387. Kasta de gamla, tack.

Ingemar Lindstrand

Basmateriels nye chef:

”Vi ska satsa på det vi är bra på”

Division Basmateriel har fått en ny chef. Han heter Håkan Östergren och kommer från Bofors AB, där han är försäljningschef för Norden, exklusive Sverige.

Den 15 januari 1985 tar han chefsstolen i Östersund i besittning.

Håkan är 46 år, gift och har två (nästan utflugna) barn. Han är sjöofficer från början, och har som sådan varit både fartygschef och flottiljchef.

På Bofors AB har han varit verksam som produktchef för marina system, st f marknadschef, samt försäljningschef för marina produkter i Sverige.

Varför Östersund?

På fråga varför han tog jobbet som chef för division Basmateriel svarar han:

– Erbjudandet om jobbet kom i ett skede då jag kände för att satsa på något nytt. Dessutom är hela familjen sport- och friluftsintrasserad och då är Östersund och Jämtland inget dåligt alternativ.

Tror på divisionen

Vad tror han om framtiden för sitt kommande företag?

– Jag tror på den pågående omstruktureringen från verkstadsunderhåll till teknisk konsulting. Även om processen är jobbig för de som arbetar med den, och smärtsam för de som drabbas av den.

Framtida inriktning

– Hur ska vi arbeta för att bli en lönsam del av sektor Underhåll?



Basmateriels nya divisionschef Håkan Östergren tillträder sin tjänst den 15 januari 1985.

– Vi ska satsa på det vi är bra på. Det betyder att vi ska vara jätteduktiga inom några områden, tex flygplansteknik. Det är bättre än att försöka vara halvbra på allt. Hög kvalite och god service till våra kunder är ett måste. Kunden betalar gärna en bra slant för sådant. Produktutveckling, finansierad med vinsten från produktionen, är ett måste för att trygga en framtida produktion avslutar Håkan.

28 övertaliga i Östersund

Så kom då det slutliga beskedet för de anställda på division Basmateriel: 28 personer är övertaliga, och kommer att organiseras i speciella övertalighetsgrupper.

Beskedet lämnades den 6 december av de fackliga företrädare som ingår i den partsammansatta omställningsgruppen i divisionen. De har arbetat hårt med övertalighetsproblemen på CVÖ.

I och för sig var det ett smärtsamt besked dom hade att lämna, men det positiva i beskedet var att antalet generellt varslade minskat från 46 till 28 personer.

På två olika platser på verkstaden informerades R- och L-tjänstemännen. Till R-arna lämnades informationen av SF-klubbens ordförande Bertil Johansson. Han och Alf Lööv har varit klubbens representanter i omställningsgruppen.

22 R och 6 L

L-arna informerades av Agne Sterner och Agneta Friberg som representerat FCTF i omställningsgruppen. Gruppens arbete den 4 och 5 december utmynnade alltså i att 28 personer, 22 R och 6 L-tjänstemän, organisatoriskt placeras i en övertalighetsgrupp. Den 1 september nästa år ska en så kallad kontrollstation genomföras, då man slutgiltigt ska bestämma hur många som ska varslas om uppsägning.

Kommer de personer som varslas vid denna tidpunkt, att tas ur övertalighetsgruppen?

– Nej, det är inte alls säkert. Kontrollstationen får utvisa vilka som eventuellt ska varslas, säger Alf Lööv.

Viktiga kriterier

Hur har dessa 28 personer valts ut?

– De kriterier som varit viktiga är

vederbörandes utbildning, nuvarande arbetsuppgifter, samt antalet statliga tjänsteår.

– Var det här en bra lösning?

– Nej, det hade varit bättre om alla fått arbeta som vanligt fram till den 1 september nästa år. Vi har tiden fram till dess på oss, att bevisa att det var onödigt att bilda en övertalighetsgrupp.

Svårt arbete

Hur har Agne Sterner, FCTF, upplevt jobbet i gruppen?

– Det har varit väldigt jobbigt. Det positiva med jobbet har varit den uppriktiga anda vi arbetat i. Det har inte handlat om dig eller mig, utan det har handlat om det bästa för divisionens framtid. Trots att SF drabbas hårdare än vi, har dom inte ridit på det, utan arbetat seriöst för en konstruktiv lösning. Även ledningens representanter i gruppen har uppträtt rakryggat och seriöst.

Kallax först med avisning

Den är tagen i bruk nu världens första av-isningsanläggning. Den finns på Kallax i Luleå och ingick i "paketet" när den nya flygterminalen därstädes invigdes den 1 november.

Anledningen till detta prototypbygge är att man ansett att tidigare (och ännu nuvarande) metod för att avisa flygplan är både tidskrävande och miljövänligt. Med denna anläggning tar det två minuter (mot tidigare 30) att avisa och antiisa planet.

Avisning betyder att man genom att spruta en vätska tar bort eventuellt förekommande is på flygplankroppen. Anti-isning betyder att planet får ett skydd mot återfrysning, ett skydd som kan räcka från tre minuter till 12 timmar. All vätska som sprutas på planet rinner ner på den dränerade asfaltplattan och samlas upp i tankar under plattan.

Så här går det till

Planet parkeras på plattan, ur sprutmunstycket på en portalbåge sprutas vätskan medan bågen rör sig över plattan. När bågen återvänder till utgångs-

punkten sprutas åter frysningsskyddet på. Efter detta kan planet taxa ut och lyfta. Anläggningens personal meddelar piloterna aktuell hold-over-time, dvs hur lång tid återfrysningsskyddet verkar.

Miljövänligare...

Eftersom all vätska tas upp av tankarna under plattan är systemet mycket miljövänligt. Till skillnad från den befintliga manuella metoden där glykolen får rinna direkt ner på plattan utan att någon tar vara på den.

... och billigare

Billigare blir det också. Framförallt därför att behandlingen går så snabbt, och planen kan lyfta tidigare, men också med tanke på att vätskan kan återanvändas. Man räknar med att det blir 30% billigare än tidigare.

FFV inblandade

Anläggningen har projekterats och byggts av DE-ICING System KB, där bla FFV är delägare.

Det är division Basmateriel som svarat för FFVs del i jobbet. Det är Ingemar Lexén som hållit i trådarna för FFVs del, och jobbat med att utveckla



ÖSTERSUND

anläggningen tillsammans med några andra CVOare.

Nästan 10 miljoner kronor...

... eller exakt 9,9 kostade anläggningen som nu ska utprovas och testas. Bla ska miljövårds- och arbetsmiljöstudier göras, metodscheman för olika flygplantyper upprättas och mycket mer. Detta ska ske under den vinter som just har börjat.

Kort byggtid

Projekteringen började i december 1983 och bygget kom igång i juli i år. Och nu – ett halvår senare, står skapelsen färdig.

– Trots ett pressat tidsschema och de problem som alltid dyker upp vid ett prototypbygge har det gått att hålla tiden. Främst tack vare att alla inblandade ställt upp helhjärtat säger Ingemar Lexén, Basmateriels man i bygget.

600 flygplatser aktuella

– Om utprovningen av Kallax-anläggningen går bra så vinkar stora affärer om hörnet. Det finns nämligen 600 flygplatser på den del av jordklotet där risk för isbildning finns. Kan man nå till affärsavslut med ett hyggligt antal av dessa flygplatser så finns stora pengar att tjäna, avslutar Ingemar Lexén.



Gunnar lämnar kylan

Kan du tänka dig att bo två år i Sudan? Det finns dom som kan det. Det är Gunnar Karlqvist på division Basmateriel som tar sin familj – fru och åtta månaders baby – och drar söderut för två år framåt. Strax efter nyår sker avresan.

– Vad ska du göra i Sudan, Gunnar?

– Jag ska arbeta med verkstadsdrift och underhållsfrågor i det biståndsar-

bete som Evangeliska Fosterlandsstiftelsen bedriver där nere.

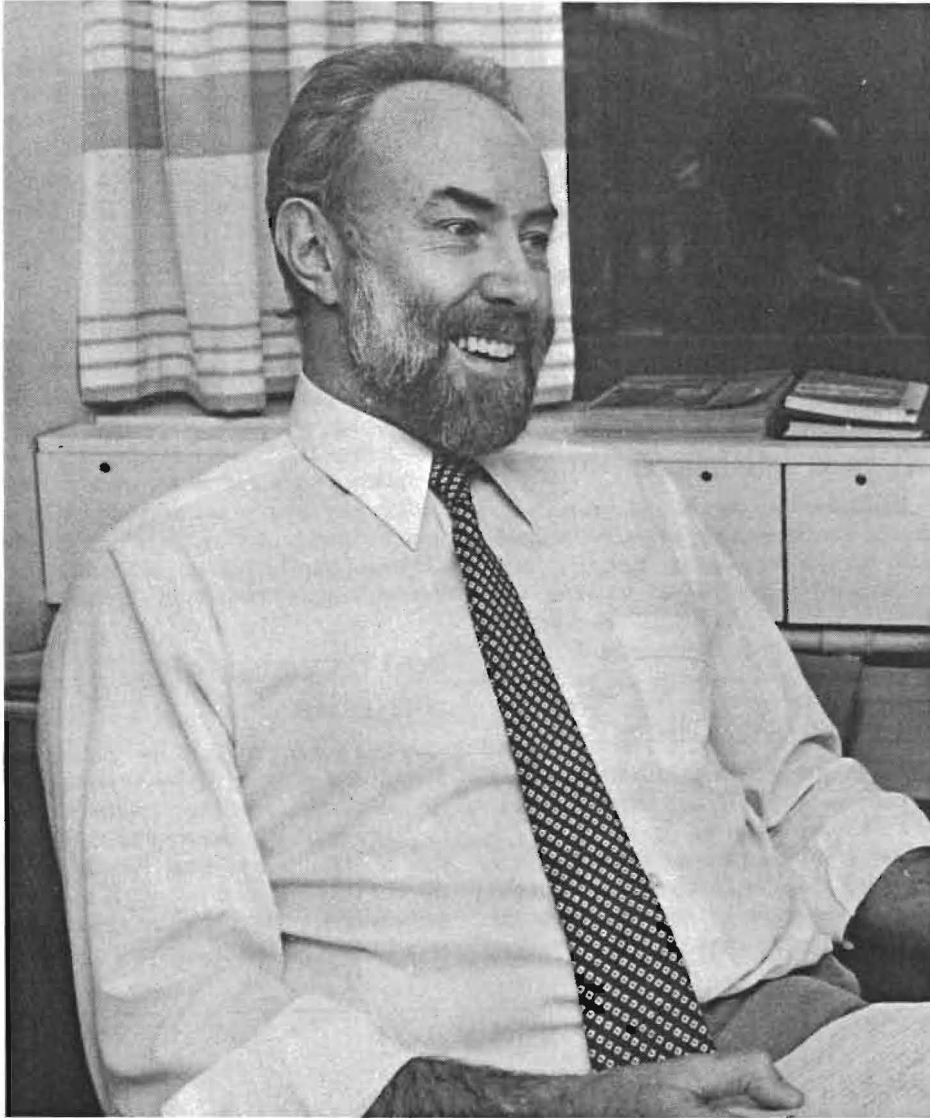
Gunnar är ingen novis på U-landsarbete. Han har i olika omgångar jobbat som biståndsarbetare åt olika organ. Han har varit i Somalia och Ghana, förlikande uppgifter.

Är det inte vanskligt att ge sig iväg med familj, speciellt för den minsta medlemmen av den?

– Nej, jag tror inte det. Vi kommer att bo relativt civiliserat, men visst blir det annorlunda. Inte minst jobbigt är det att bryta upp hemifrån, lämna arbetskamrater. Men jag har väl blivit lite "skadad" när det gäller detta sätt att tillbringa livet på.

◀ Gunnar har många strängar på sin lyra. Nu närmast blir han biståndsarbetare i Sudan. Kanske gitarren får följa med?
Foto: Hans Brännström

Ny teknikchef till Linköping



Göran Elmhed är ny som teknikchef för apparatavdelningen, men från sin tidigare yrkesverksamhet är han väl förtrogen med FFV Underhåll Linköping.

Foto: Niklas Forslind

HKP 3 och 6 till OAAB

En arbetsgrupp har tillsatts för att titta närmare på hur och i vilken omfattning en flyttning av hkp-verksamheten (HKP 3 och 6) från oss till OAAB (Ostermans Aero) kan gå till.

I gruppen ingår från FFV-U Per Eriksson, sammanhållande, Sören Dignell och Lennart Lööv. Från OAAB ingår Göran Wallert, sammanhållande, Per-Olof Carlsson och Bertil Ivarsson.

Arbetsgruppens uppgifter är tills vidare:

- att förteckna de aktiviteter som måste genomföras innan man kan gå vidare i struktureringsfrågan
- att utarbeta detaljerad tidsplan för när speciella underhållsåtgärder och teknisk verksamhet på resp apparat-typ alternativt systemansvar kan överföras till OAAB
- att redovisa kostnader i samband med genomförandet för FFV-U och OAAB.

OAAB diskuterar för närvarande med FFV angående prissättning, eventuellt principavtal och installation av DIDAS-terminal etc.

Division Flygtekniks apparatavdelning har fått sin teknikchef. Den 1 december tillträdde Göran Elmhed sin tjänst, Göran kommer från ASEA-STAL i Finspång, där han senast jobbade med affärsutveckling inom staben.

Göran har jobbat vid FFV Underhåll i Malmslätt förr! 1962 började han som nyutexaminerad ingenjör jobba på motortekniska och apparater. Han gick sedan över och ansvarade för det underhållskontrakt som marinen lade hos oss på gasturbiner. Han flyttade med turbinerna till Arboga, men fick 1975 anställning vid marinen i Stockholm med ansvar för hela gasturbinverksamheten.

– Jag tycker att det hänt stora saker inom FFV Underhåll sedan jag lämnade företaget. Eftersom FFV blivit mycket affärsinriktat passar det ju bra att jag just sysslat med affärsutveckling. Jag ser också att det finns ett gediget kunnande med hög kvalitet. Denna erfarenhet borde kunna användas såväl inom som utom landet.

”Fungerande team”

– Vi inom Apparatavdelningen vill försöka få ihop teknik och produktion till ett väl fungerande team. Motivationen är mycket viktig i denna strävan. Likaså informationen, som måste nå ut till alla på ett rakt sätt. Med anledning av detta ska jag hålla ett möte om marknadsföring i den nya serviceandan, som nu ska genomsyra verksamheten.

– Jag ser verkligen fram emot att börja arbeta med en verksamhet, som är så starkt utvecklingsbar som FFV Underhåll.

Julhälsning

God Jul och Gott Nytt År tillönskas alla medarbetare inom division Flygteknik.

Division Flygtekniks första verksamhetsår är så gott som avslutat. Året har inneburit hög arbetsbelastning för alla, men har givit ett gott resultat för divisionen.

Vi hoppas att den kommande långhelgen skall ge en skön och behövlig avkoppling. Vi behöver nytt ”bränsle” för nästa verksamhetsår.

Divisionsledningen

SE ser på EPOs

Ekonomisystemen inom FFV Underhåll är just nu i ett intensivt utvecklingskede. Sedan ungefär ett år tillbaka tas huvudbok och budgetkontroll ut med hjälp av EPOS (= Ekonomisk Planering Och Styrning). Efterkalkylerna kommer sedan en tid ur det nya EKU-systemet. Flera system är numera tillgängliga via terminal. Allt detta medför behov av att utbilda dem som på ett eller annat sätt kommer i beröring med vår ekonomiska information. Detta gäller även Ekonomiservice, som ska sköta systemen.

I förra veckan samlades huvuddelen av medarbetarna från de båda ekonomisystemavdelningarna i Arboga och Linköping för att under sakkunnig ledning få en duvning i hur vårt huvudbokssystem kan manövreras via terminal. Handledare var Lennart Bodén från HK/AEU. Han är den som byggt upp vårt ekonomisystem med hjälp av EPOS och är därför en nyckelperson när det gäller att sprida kunskap om EPOS-användning.

EPOS är en programvara avsedd att bygga ekonomisystem i. "Byggandet" sker med hjälp av tabeller, och huvud-

delen av dagen ägnades åt hur man förändrar systemet med hjälp av tabellerna via terminal. Återstoden av tiden ägnades åt felrättning och registrering med hjälp av terminal, dvs redovisning i EPOS.

Systemen består i huvudsak av egenutvecklade program, men det finns också köpta delar, tex EPOS. En gemensam nämnare är dock att ICL-datorerna finns i Eskilstuna. Det medför både för- och nackdelar. Till nackdelarna hör kommunikationskostnader och i vissa fall kapacitetsproblem av olika slag. En fördel är att koncernens system hålls samman på ett ställe.

"Lättare att förstå"

- Det är lättare att förstå sambanden mellan olika delar av systemet när man jobbar direkt vid terminal, säger Margareta Gustavsson, som jobbar med redovisning i Arboga. När man bara fyller i stansunderlag ser man inte lika tydligt konsekvenserna av de ändringar man gör. Här får jag ju direkt ett kvitto på att det är rätt!

- En sådan här träff fyller många syften, säger Hans Peterson, chef för Ekonomiservice i Linköping. Dels lär vi oss mera om hur Lennart byggt vårt nuvarande system, dels får vi lägga grunden till den terminalvana som vi behöver för att kunna serva våra kunder med information, det må vara från EPOS, EKU eller något annat av våra terminalbaserade system. Slutligen får vi anledning att diskutera fel på och tjänster med våra system och våra ar-

betsmetoder, och det gör att vi kan hålla tempot i den fortsatta utvecklingen av våra system och rutiner.

Komplex systemflora

- Vet ni att vi har över 20 olika "system", som körs i olika miljöer (dvs i olika datorer under olika operativsystem och olika terminalhanteringssystem) och som dessutom ibland är gemensamma för hela FFV-koncernen? Här finns mycket att se över, och det måste göras i en nära framtid! fortsätter Hans.

- FFV Underhåll har just påbörjat arbetet med en administrativ utvecklingsstrategi, och vi hyser stort hopp om att det ska leda till att vår framtida datormiljö fastställs relativt snart. I och med det får vi riktmärken för vårt utvecklingsarbete. Vi kan då med större säkerhet avgöra vilken typ av investeringar i maskin- och programvara som bäst gagnar våra kunder: rätt ekonomisk information till rätt person i rätt tid.

Vi går vidare

- Det viktigaste just nu är att vi som arbetar på Ekonomiservice lär oss att utnyttja de finesser som EPOS och EKU har gett oss, och att vi lär oss utnyttja fördelarna med att ha informationen tillgänglig via en terminal på rummet i stället för i en pärm i arkivet. Vi ska också lära oss mer om hur man tex tar ut speciella rapporter som resultat- och balansräkningar, så att det manuella arbetet med kvartalsrapporter mm kan minskas.

- När det gäller nya system står budgeteringshjälpmedel och en modern leverantörsreskontra högt på listan, liksom olika tekniska hjälpmedel för faktureringen.



Leveranser i snabb takt

Eftersom Flygplanavdelningen, utöver sitt planlagda orderschema, fått ett antal tillsyn på 37:or är belastningen på personalen i B- och C-hallarna mycket stor för tillfället. Flygplan och helikopter levereras in och ut i snabb takt. Arbetstempot ligger långt över det normala med mycket övertid till följd. Så kommer det att vara en bit in på nästa år. Så här har leveranssituationen sett ut de senaste månaderna. Under november levererades två Viggen, som vi gjort modifiering, tillsyn samt drift- och kalendertidsbyte på. En Viggen, som vi reparerat ett tankläckage på. Fyra SK60, som vi modifierat. En HKP 4, som vi gjort en omfattande livstidsförlängning på. Och slutligen en HKP 3, som varit inne för en G-tillsyn.

I december har vi levererat de 3:dje och 4:e finska Drakarna och två modifierade SK60.

AvioComps strategi

Representanter för berörda avdelningar med respektive divisionschefer och Tommy Johansson i spetsen träffades den 5 december för att diskutera de strategier, som finns uppdragna i LSPn för den fortsatta satsningen på civilt komponentunderhåll.

Under mötet presenterades dels dagsläget, dels den fortsatta utvecklingen i detalj fram till 1987, då det civila komponentunderhållet skall vara uppe i en fakturering av knappt 50 Mkr. Detta skall jämföras med ca 25 Mkr 1985 och ca 10 Mkr 1982. Således en hela tiden positivt stigande trend.

Huvudområdena

1. F-28, där vi skall fortsätta ta marknadsandelar och där vi redan klarat av investeringarna

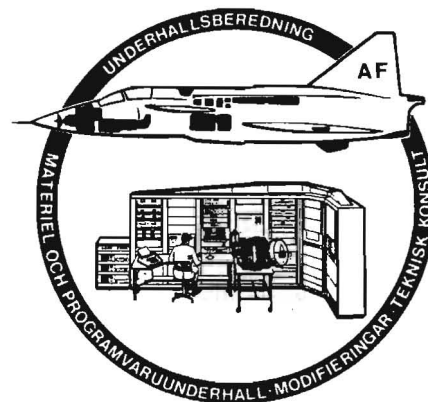
2. SF-340, där vi nu är i full gång att bygga upp resurser både i Arboga och Linköping med hjälp av representanter från i första hand AvioComp (FC), Apparat (FA) och Flygelektronik (AF). Vissa komponenter utför vi redan underhåll på.
3. Volymvärdestunga komponenter, ett område där AvioComp med hjälp av representanter från Flygelektronik och Apparat skall fortsätta bearbeta marknaden.

Under mötet diskuterades även vissa gränsdragningsfrågor, där Tommy påpekade att man måste eftersträva att nå de kommersiellt tekniskt bästa lösningarna och att de inblandade avdelningarna måste samarbeta om dessa frågor.

Avdelningscheferna för berörda avdelningar kommer att tillsammans jobba vidare för att kunna ge ytterligare information i början av nästa år.



ARBOGA



Värt att veta om sektion Elsystem

Sektion Elsystem, AF30, tillhör avdelningen Flygelektronik inom divisionen Avionik. Sektionen har 24 anställda, som arbetar under sektionschef Rolf Landernäs ledning.

Orderingången för 1984 uppgår till 11 miljoner kronor, varav cirka 30 procent är internorder inom FFV Underhåll.

AF30 arbetar med strömförsörjning, det vill säga kraftgenerering och distribution, till flygplanens AC- och DC-nät.

Elsystemsektionen med teknik och verkstad återfinns i By 7 på FFV Underhåll i Arboga.



FFV 1030 – den automatiska batterivårdsutrustningen för flygplansbatterier – kom till enligt Valter Johanssons grundidé.

– Var tredje månad testas de militära flygplansbatterierna. De civila testas var sjätte vecka. Det är naturligtvis ytterst viktigt ur ekonomisk synvinkel, om batteriernas livslängd kan förlängas, säger Rolf Landernäs, t.h.

av FFV 1030 utökas livslängden minst ett år, vilket naturligtvis innebär stora ekonomiska fördelar för användaren.

– Och det är inte bara den fördelen att batteriet håller längre med rätt skötsel. Underhållskostnaderna minskar också, eftersom FFV 1030 sparar minst 50 procent av arbetstiden, säger Valter.

Aktuella kunder

I början av 1984 levererades det första exemplaret av FFV 1030 till F 16. Inom AF30 förväntar man sig fler beställningar från FMV till övriga förband i landet. Men även från civilt håll har man börjat intressera sig för den automatiska batteritestaren.

– Nyligen sålde vi en utrustning till Saab Linköping. De ska använda den för kontroll av nya batterier, innan de monteras in i Saab Fairchild, SF 340, berättar Rolf Landernäs.

– Vi har också på gång en order från Linjeflyg. De ska använda systemet för underhåll av batterierna i sina Fokkerplan.

– Deesutom har vi långt framskridna förhandlingar med SAB-NIFE AB, den enda kvarvarande batteritillverkaren i Sverige. Vi samarbetar nu med detta företag i Oskarshamn med utveckling av ett mät- och kontrollsystem för deras utvecklingslaboratorium, tillägger sektionschefen.

Redan tio procent

Är då denna FFV 1030 sektion Elsystems största ekonomiska garant inför framtiden?

– Nej, men jag räknar kallt med att den ska bli en av våra säljframgångar. I och med att vi nu får en svenk, civil referent genom Saab Linköping, kommer vi säkert att kunna lansera FFV 1030 på den internationella marknaden, säger Rolf.

– Det som utgör den ekonomiska basen för oss på AF30 är dock modifieringarna av huvudgeneratorerna i flygplan 37 AJ/S.

Under de närmaste åren kommer vi att kunna ta emot cirka 80 generatorer per år. Vi har således inga problem med framtida beläggning. Förmodligen kommer vi att behöva mer folk, fortsätter han.

– AF30 går bra. Vi är stolta över att redan ha tio procent civila kunder. En klar tillväxt förväntas via underhåll av SF 340. Batteritestaren är bara en del, men en betydelsefull sådan, av de produkter vi satsar på med gott resultat, avslutar Rolf Landernäs.

– Vi kommer att få en klar säljframgång med den här automatiska batteritestaren, både på den svenska och den internationella marknaden!

De hoppfulla orden kommer från Rolf Landernäs, chef för sektion Elsystem, AF30, inom avdelningen Flygelektronik.

Nyligen köpte Saab Linköping batterivårdsutrustningen, som fått namnet FFV 1030. Därmed har genombrottet på den civila marknaden skett.

”Idé-pappa” till produkten är Valter Johansson, AF35.

Det började för några år sedan. Elsystemsektionen inom division Avioniks avdelning Flygelektronik, AF, ansvarade för provutrustningar och föreskrifter ute på förbandens batteriverkstäder. Valter Johansson jobbade med att göra utförliga instruktioner. Trots idogt arbete och allt längre föreskrifter, uppnåddes inte det önskade resultatet: Bättre batterivård och därmed lägre kostnader.

Valter upplevde sig stå vid en skiljeväg. Antingen en ”bok” med instruktioner eller föra in dem i ett datasystem.

Så föddes idén till FFV 1030, den automatiska batterivårdsutrustningen för nickelkadmiumbatterier. Idag har flera civila kunder, vid sidan av ”storkunden” FMV, visat sitt intresse för att köpa utrustningen.

Dygnet runt

FFV 1030 har tagits fram utifrån Valters grundtankar. Han visar stolt slutprodukten, när vi hälsar på hos AF35.

– Systemet går dygnet runt. Den som kör systemet ställer upp fyra batterier och ansluter dem till testaren. Sedan är det bara att starta och gå hem när arbetsdagen är slut. Morgonen därpå ligger testresultatet färdigt och utskrivet för avläsning, berättar Valter.

Ett flygplansbatteri kostar ungefär 10 000 kronor. Livslängden på ett sådant batteri är i regel tre år. Med hjälp

De gick i land med landningsssystemet!



– Två huvudargument fick oss att välja FFV Underhåll som leverantör av ILS till Nyköpings/Oxelösunds flygplats.

– Dels den ekonomiska aspekten, där vi tagit hänsyn både till inköpskostnader och kostnader på längre sikt.

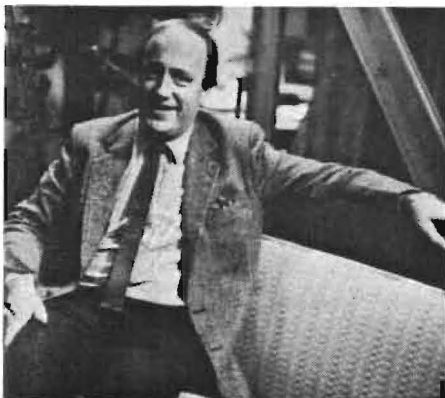
– Dels tryggheten i att FFV Underhåll har en sådan bredd av resurser inom allt som gäller flyg och flygplatser. Det säger flygplatschef Per-Olov Pettersson, som också är VD för Nyköpings/Oxelösunds flygplats AB.

Sektion Radar/Nav/IK inom avdelning Flygelektronik har rekordsnabbt installerat och satt i drift flygplatsens nya ILS av märket WILCOX.

ILS betyder instrumentlandningssystem. Med hjälp av ILS som anger planets höjd- och sidoläge, kan piloten landa, även när vädret ger dålig sikt. För regulariteten har ILS således en mycket stor betydelse.

Göran Nyberg arbetar inom sektion Radar/Nav/IK, AF25. I somras, när de flesta av oss hade semester, pågick förhandlingarna för fullt mellan honom och Per-Olov Pettersson. Skulle Nyköping/Oxelösunds flygplats välja WILCOX ILS, installerad och driftsatt av AF25? I köpet ingick också framtida underhåll av ILS-anläggningen.

– Vi bestämde oss en fredageftermiddag. Till konkurrentens stora förtret, sa vi ja till FFV Underhåll, säger Per-Olov Pettersson.



Per-Olov Pettersson vill passa på tillfället och önska alla berörda inom AF och FFV Underhåll en god och trivsamt julhelg. Foto: Ingemar Kjellberg



Torsten Gunnarsson, Erik Gandell och Göran Nyberg är några av AFs ivrigaste kämpar, när det gällde att få ILS-anläggningen på plats i tid. Foto: Ingemar Kjellberg

Kom via Paris...

Nu blev det bråda tider för Göran och hans arbetskamrater på AF25! Torsten Gunnarsson hann bara ha två dagars semester. Sedan fick han resa till Kansas City, USA, och gå en kurs för att lära sig WILCOX ILS. I leveransavtalet ingick att allt skulle vara klart i vecka 47, alltså i slutet av november 1984. Det gällde att ordna frakten av ILS-anläggningen från USA i god tid.

– Av någon anledning fraktades den tre ton tunga lasten till Paris först. Därifrån sändes den med långträdare hela långa vägen till oss, berättar Göran.

– Fraktproblemen orsakade förseningar. Vi fick hela ILS-anläggningen, förpackad i en massa lådor, måndagen den 5 november. Då hade vi två veckor på oss att montera ihop den och installera den på flygplatsen.

Klarade tiden!

Några dagar gick åt till att packa upp anläggningen. På resterande åtta dagar fram till leveransdagen gjorde AF25 ett praktjobb: De lyckades klara tidspressen! Den ILS, som Nyköping/Oxelösunds flygplats köpt, består av följande: Två markeringsfyrar, som talar om för piloten att han är på rätt väg och på rätt höjd gentemot landningsbanan. Ett hus, med inbyggd glidbanesändare, som anger rätt höjdläge, placerat vid själva landningspunkten. Ett likadant hus, men med inbyggd kurssändare, som via

Värt att veta om sektion Radar/Nav/IK

Sektion Radio/Nav/IK, AF20, tillhör avdelning Flygelektronik inom division Avionik. Sektionen har 47 anställda. Sektionschef är Claes-Göran Danielsson.

Orderingången för 1984 uppgår till 16 miljoner kronor. Sektionen arbetar inom följande områden:

- Radio- och sambandsutrustningar
- Navigerings- och landningsutrustningar
- Identifieringssystem (IK och SSR) med tillhörande markbaserade utrustningar.

AF20 innehåller såväl verkstäder som tekniskt kontor och konsulter. Utvecklingen är positiv med stark expansion på radiosambandsområdet och IK-området. På navigeringssidan satsas på installation, driftsättning och underhåll av civila landningssystem, ILS, samt internationell försäljning av flygmätsystem för kalibrering av ILS.

AF20 återfinns dels i berget, (tunnel 2 radioverkstad, tunnel 4 IK-verkstad), dels i teknikhuset, By 31.

ett antensystem anger exakt rätt sidoläge för flygplanet. Antensystemet är placerat i banförlängningen.

Varken Göran eller de andra på AF25 hade sett just denna typ av ILS i verkligheten förut. Ändå lyckades de pussla ihop alla delarna till en fungerande anläggning!

"Ett klokt val"

– Det sägs att WILCOX är ILS-anläggningarnas "Rolls Royce". De är i varje fall en av de största tillverkarna och vi tror att vi gjort ett klokt val. Avtalen mellan oss och leverantören angående framtida underhåll, visar att även FFV Underhåll tror på den här typen av anläggning, säger Per-Olov Pettersson. Nyköping/Oxelösunds flygplats har reguljär linjefart mellan flygplatsen och Arlanda sex gånger dagligen. Dessutom två turer till Göteborg via Eskilstuna och två turer till Saab Linköping – Trollhättan – Saab Linköping och tillbaka till flygplatsen. Nyge Aero är ett av flygbolagen, som ansvarar för linjefarten.

– Det bör nämnas att Nyge Aero talar varmt för FFV Underhåll och AF25, när vi började fundera på att köpa en ILS-anläggning. Deras egna goda erfarenheter av FFV Underhåll, ansågs vara en garanti för köptrygghet, säger Per-Olov Pettersson.

F6 tackar Motor



Flygplan 37 har haft ett ovanligt högt felutfall på RM8A-motorerna under den gångna hösten. Samtidigt har drifttidsutfallen blivit extra många.

För FFV Underhåll och division Motors RM8-avdelning, har problemen medfört mycket jobb och övertid.

– Vi tycker att Motor ställt upp på ett fantastiskt sätt för att hjälpa oss. På F6 har vi små möjligheter att förbättra motorläget själva, säger Krister Kalin, teknisk chef vid F6.

Vi besöker F6 en förmiddag i december. Det är dags för veckans produktionsmöte, då flygchefen, överstelöjtnant Kjell Öfverberg, samlar förbandets berörda chefer.

Planeringsingenjör Rune Kinell är en viktig deltagare i mötet.

Tillsammans ska man nämligen bland annat redovisa höstens flygtidsuttag och diskutera hur mycket flygtid F6 ska producera de närmaste veckorna fram till jul.

– Vi måste ha ett oförändrat bra beredskapsläge när vi går till julhelg, säger flygchefen inledningsvis.

Karl-Erik Jansson, ansvarig för alla kundkontakter på division Motors RM8-avdelning, MA, lyssnar med stort intresse. Han vet, att flygchefens uttalande krav innebär att minst en motor

till från MA måste hinna levereras före jul.

15 000 till underhåll

Varje halvår får kompanierna en lista på hur mycket flygtidsproduktion de ska uppfylla. Som bekant har försvarsmakten dragit ner flottiljernas flygtid för att spara pengar.

En flygtidstimme kostar 25 000 kronor. Av den summan är 10 000 kronor bränslekostnader och resten är underhåll. Flygtidsproduktion är den underhållsverksamhet som syftar till att ställa fram flygplan färdiga för drift.

Av de 15 000 kronor per flygtidstimme som går åt till underhåll, svarar motorerna för hela 62 procent.

F6 är ett attackflygförband med flygplan 37, Vigen. Motortypen i dessa plan är RM8A. FFV Underhåll är leverantör av underhåll på RM8-motorerna.

Motorproblem på F6

Hela hösten 1984 har det varit ett ovanligt högt felutfall på RM8A-motorerna. På Volvo Flygmotor, svensk tillverkare av motor, har konstaterats att två felområden måste rättas till. Dels gäller det ledskenekrans 13 i kompressorn, dels den yttre turbintätningen. Modifieringar pågår i samband med ordinarie underhåll.

För F6 har motorproblemen ställt till med åtskilligt.

– Vi har fått göra ständiga omprioriteringar, flytta motorer mellan flygplan och försöka klara så mycket som möjligt genom vårt eget verkstadsunderhåll. allt för att få en godtagbar flytidsproduktion och beredskap, säger Krister Kalin.

– Men framförallt har vi fått se vad FFV Underhåll går för! Vi har upplevt ett mycket fint samarbete. Ett samarbete som vi för övrigt är helt beroende av, fortsätter han.

Praktiskt exempel

Rune Kinell ger ett praktiskt exempel på F6 fina samarbete med MA:

– I somras, när huvuddelen av de andra förbanden hade semester, drabbades vi av 14 motorutfall på tre veckor! Till sist hade vi tömt alla egna resurser och måste ha tag på en flygfärdig motor, för att kunna klara vår ålagda flygtid, berättar han.

– I Arboga hade man också semester. Men RM8-personal som behövdes för att leveransåtgärda de motorer som strax före semestern godkännts i provbock, jobbade vidare på semestern. Tack vare dem kunde vi på F6 få en motor omedelbart, trots semestertider.

Har nått toppen

Att drifttidsutfallen på RM8-motorerna ökat den senaste tiden, kan bero på att man tvingas flyga mycket mer med flygplan som haft liten tid kvar till motoråtgärd. Ju fler felutfall, desto hårdare belastning på resten av motorerna.

Har RM8-motorerna hamnat i en ond cirkel?

– Nej, det tror vi inte. Vi upplever en topp i felutfallet just nu, men de åtgärder som är under införande, kommer säkert att ge resultat, säger Krister Kalin.

– Vi vet att RM8-personalen på FFV Underhåll har jobbat mycket övertid för vår och de andra förbandens skull. Jag kan bara säga att vi är mycket tacksamma för deras insatser. Det är slit-samt att jobba övertid. Vi skulle verkligen önska att de fick möjlighet att göra ett sammahängande juluppehåll. Det är de värda.

– Att kunna hålla vår tilldelade flygtid är emellertid viktigt för flygvapnet. Tillsammans med FFV Underhåll vill vi på F6 ge svenska folket ett väl fungerande försvar, säger Krister Kalin och ber att få önska alla berörda inom FFV Underhåll en god och vilsam jul!



Division Motors RM8-avdelning får en varm julhälsning från dessa herrar på F6 i Karlsborg. Foto: Arne Johannesson

SF-basen i Linköping



– Det är för tokigt att försvaret inte till fullo utnyttjar de fina resurser som finns vid FFV Underhåll, sade ordföranden i Statsanställdas Förbund, Curt Persson, vid besök på Malmen den 6 december.

Curt och hans pressombudsman Ines Uusmann var inbjudna till Linköping av styrelsen för SF avd 2112. Dess ordförande Sven-Åke Överström, vice ordförande Sigvard Carlsson, 14, och ombudsman Göran Granath deltog i besök vid Statshälsan, FMV:PROV och FFV Underhåll på Malmen. Dessutom medverkade Curt Persson vid ett avdelningsmöte.

Vid Statshälsan presenterades och diskuterades den framtida företagshälsovården, bildandet av ett eventuellt gemensamt hälsoråd för de civila statsanställda vid försvarets och FFVs anläggningar i Linköping m.m. Statshälsan avses ta över den 1 januari 1986.



Vid verkstadsbesöket stannade Curt Persson och Ines Uusmann och tittade på Evert Johanssons NC-maskin, där han bearbetade vevstakar för en civil kunds räkning. Eftersom såväl Curt som Ines är f.d. "postisar" tyckte de att våra verkstäder och tekniska resurser var något nytt och mycket intressant. Fr v Sven-Åke Överström, Evert Johansson, Curt Persson och Ines Uusmann. Foto: Barbro Bergström, FFV-M

"Bra exempel"

Efter besök på FMV:PROV, där chefen, överste Bengt Jonsson demonstrerade verksamheten och visade FC-filmerna, ägnades eftermiddagen till snabbgenomgång av FFV Underhåll. Speciellt imponerade de allsidiga underhållsresurserna för militära och civila

flygplan och helikoptrar med komponenter.

– FFVs samarbete med Linjeflyg och Saab-Fairchild är ett mycket bra exempel på betydelsen av samverkan mellan den offentliga sektorn och industrin, sa Curt Persson.

– Att ta tillvara dessa kunskaper och

resurser är ju nationalekonomiskt värdefullt, tillade han.

Helikopterfrågan

kom upp till belysning, när konkurrenssituationen fördes på tal. Det var här som Curt Persson gjorde den anmärkning som återges i ingressen.

Ingemar Lindstrand

Ingemar räknar: "Under 1000 nu"

Antalet anställda vid FFV Underhåll i Malmslätt har i år minskat från 1220 till 998 – 222 personer alltså. Till nyår avgår ytterligare 12. – Därmed har 153 avgått från FFV-U här i år –.

Av de 222 har 81 övergått i andra företag, 74 till nybildade FFV-M och sju till FFVEL, Industriunderhåll.

De fem FFV-enheterna i Malmslätt sysselsätter idag 1132 personer. Härigenom är vi inte längre näst största industriarbetsplatsen i Linköpings kommun.

FFV-M har nu 80 anställda i Malmslätt (och 7 i Arboga), United Stirling 26, FFV Transmission har 17 och FFVEL 11. Industriunderhållsgänget i FFVEL kommer att flytta till gamla sparbankshuset i Linköping i sommar. Det hindrar inte rådande samarbete med FFV-U här.

Genom nedtrappningen är FFV inte längre den näst största industriarbetsplatsen i Linköpings kommun efter Saab-Scania's flygdivision med sina 6000. Ericsson Information System AB har gått om oss med sina 1200 anställda, varav 800 tjänstemän. Så nu har vi inte längre den poängen när vi berättar om FFV här.

PR i lokalradion

I våra olika personaltidningar har vi då och då rapporterat om antal anställda. Härom morgonen var det en FFV-U-are som i ett önskeprogram i Radio Östergötland berättade om att han jobbar på FFV i Malmslätt.

På frågan av reportern Nisse Hillding om antalet anställda svarade vår man att vi är sådär 1400. (Det var många år sedan!) Reportern frågade också mannen vad han jobbar med. Det hedrar den tillfrågade att han svarade: – Det är hemligt. Han gav också ett positivt intryck av vår arbetsplats; det var god relationik!

Förbjudna bokstäver

Den radiointervjuade FFV-U-aren från Malmslätt sa verkligen "FFV" och inte

den där väletablerade benämningen på vår arbetsplats. Så ingen ska tro att jag censurerat hans citerade uttalande i radion!

FFV-U-are slog inte

När sektorns personaltidning U-Nytt började ges ut 1973 lanserade jag benämningen "FFV-U-are" för att vara lojal och etablera en sektorövergripande benämning på alla dess medarbetare oavsett verksamhetsort.

Men det slog aldrig. Benämningen har dock envist fortsatt att skrivas i U-Aktuellt, men veterligen aldrig någon annanstans.

Vi-anda är viktig att skapa och vidmakthålla i olika sammanhang. En långsamt uppbyggd företagskultur kan resultera i sådan god, stimulerande gemenskap. Personaltidningen är en bra kanal för att förmedla allt som företaget gör för detta.

Det är intressant att koncernledning i sin nyligen utsända "nyckelbroschyr" bland annat deklarerar att "Vi måste gemensamt skapa en vi-anda på varje arbetsplats."

Ingemar Lindstrand

CVM:s Verkstadsklubb höll den 22 november ordinarie klubbmöte på Cupolen.

Följande diskuterades:

- Fackavgift, som dragits på förslagsersättningar, kommer att återbetalas av förbundet och avdelningen. Sänd en kopia på din lönespecifikation och PK-bankens avi till klubbexpeditionen så ordnar de resten.
- Arbetstid och semester under 1985: 2 jan–17 april kl 07.0–15.8 18 april–31 dec kl 7.1–15.8 Arbetsfria dagar: 17 maj, 23, 27 och 30 december. Semester 1–26 juli, vilket innebär 23 semesterdagar.
- SF-kongressen hålls 13–19 augusti 1985. Val av ombud kommer att äga rum på arbetsplatserna under första halvåret.
- Arbetsbeläggningen och personalsituationen var det stora debattämnet för kvällen. Beläggningen är i stort sätt god på alla avdelningar, främst då vid FF, FC och FP. Någon personalövertalighet finns i dagsläget inte. Varslen står dock kvar till vidare.
- Nya informationsmottagare valdes: Björn Ohlsson, Ingemar Lindberg, Stig Gustavsson, Tage Hillberg, Kenneth Hjelm och Peter Jonsson. Ny i skyddskommittén blev Lars Karlsson och Conny Petersson som tar över Waggis uppdrag som ledamot i redaktionskommittén.

LINKÖPING

Följande personer har gått i pension vid FFV Underhåll Linköping:

NOVEMBER



Rune Petersson, FT81, anställdes 1946

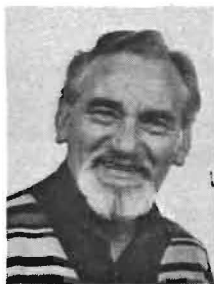


Karl Larsson, FF84, anställdes 1942



Nils Haag, FF42, anställdes 1977

DECEMBER



Harry Carlsson, FP26, anställdes 1976



Sven Hedin, FP50, anställdes 1963



Birgit Fransén, SP70, anställdes 1941



Berthold Johansson, FF61, anställdes 1938



Rune Lindgren, FF67, anställdes 1962



Reinhold Petersson, FP50, anställdes 1951



Lennart Andersson, FP51, anställdes 1962



Sven Englund, FL07, anställdes 1944



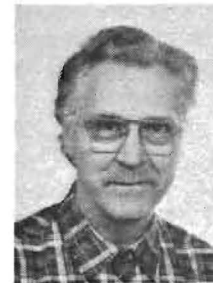
Gösta Nilsson, FP33, anställdes 1957



Nils Gustavsson, FP99, anställdes 1944



Willy Engberg, FT71, anställdes 1943



Lars Svensson, FT81, anställdes 1943



SF -kalendern

Ett begränsat antal kalendrar för 1985 finns kvar. De kostar endast 5 kr/st.

Ring klubbexpeditionen, 478, eller kontakta din informationsmottagare.



TACK

För all uppvaktning i samband med min pensionsavgång tackar jag så hjärtligt.

Karl Larsson, FF84

TACK

Mitt varma tack till chefer, arbetskamrater och FCTF lf 72 för all vänlig hägkomst vid min pensionsavgång.

Nils Haag, FF42

Hjärtligt tack till chefer och jobbkompisar för uppvaktningen på min 50-årsdag.

Svante, FF72

Ljusnande framtid?

Den atmosfär, som vi har arbetat i under det gångna året har präglats av trenne saker:

- JAKT = vårt eget jagande för att uppnå högre levnadsstandard, högre status etc.
- JÄKT = andras jakt på oss för att få ut mer av oss, få oss lönsammare etc.
- ORO = den oro vi känner inför framtiden:

- blir det några nedskärningar?
- hur stora blir i så fall dessa?
- drabbar de mig och mina kamrater?

Personligen saknar jag ett för mig fundamentalt begrepp - tryggheten att ha ett arbete under överskådlig framtid, där vi var och en på sitt sätt kan

Blinka, blinka...

Snälla ni, som kör bil till och från jobbet.

Det underlättar för oss alla, vare sig vi går, cyklar eller kör bil, om alla visar tecken, respektive blinkar, i rondellen utanför vaken. Där sker många morgontrötta manövrar!

Är du på väg till jobbet och ska köra ner till den nedre parkeringen, så visa då tecken!

En blinkande tjej

Konst att vinna

Den traditionella juldragningen i Konstföreningen Malmens konstlotteri har ägt rum. Den 13 december drogs följande vinnare på Mässen i Linköping:

Hultman, FF 82	Einarsson, FT37
Åhlström, EP04	Gustavsson, FL28
Palmqvist, FF83	Grahn, FMV:PROV
Larsson, pensionär	Fransson, FMV:PROV
Schansson, FT96	Hammarlund, FT82
Wilhelmsson, ST80	Widgren, FA28
Andersson, FF47	V Karlsson, Mässen
Malmsten, MKS	Blomqvist, FT92
Gustafsson, FL40	Johansson, FF96
Svensson, ST80	Lindstrand, SD50
Johansson, FMV:PROV	Zetterdahl, FP48
Samuelsson, SG35	Anse, FU15
Nilsson, FT73	Engberg, FT71

Efterlysning

Var finns alla kaffekannor och kaffekorgar? Det är nu nästan omöjligt för mässpersonalen att ställa upp på våra beställningar av kaffe ut till enheterna på området.

Orsaken är att korgar och kannor inte längre räcker! Garagepersonalen har heller inte tid att köra runt och leta efter korgar i alla vrår och korridorer. Det blir helt enkelt en ohållbar situa-



bidraga till en gynnsam utveckling av vårt kära FFV Underhåll i Linköping.

Det väsentligaste här i livet är enligt mitt förmenande inte, att ha något att leva av utan fastmer något att leva för. Med hopp om en trots allt ljusnande framtid vid vårt företag önskar jag alla en trevlig och fridsam helg.

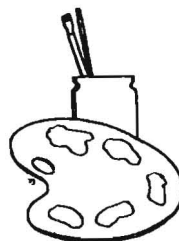
Lennart Urbäck

En taktfull limerick?

En "Blåstjärna" från trakten av Tumba honålskade att dansa rumba
Så när hon mjölkade kor
tog hon jämt med sin bror.

Han var medlem av "Trio me bumba"
Lasse Magnusson, FF83

KONSTFÖRENINGEN
MALMEN
INFORMERAR



Tirholm, FA29	Mårheden, FF52
Karlsson, FMV:PROV	Hansson, SL50
Englund, FL07	Öhnström, FMV:PROV
Staa, FMV:PROV	Svensson, MKD
Thilenius, FA25	Weidar, FF80
Grahn, pensionär	Swänson, FF15
Nordh, avgången	Björkenor, pensionär
Gabrielsson, FT75	Lundin, FP60
Hallberg, FU21	M Lundgren, Mässen
Jensen, FT92	Thorvaldsson, FF93

Har du ännu inte hämtat din vinst så kontakta Hans Anse, tel 392.

tion för mässpersonalen, när turbilen ska hämta allt beställt kaffe.

Snälla du hjälp till! Vet du med dig själv att du inte ställt korgen på avgående när mötesdeltagarna druckit ur kaffet? Eller har du kanske sett korgar stå i något hörn i ett konferensrum eller liknande? Hjälp då till och bär korgar för glatta livet nu!

Mässen tänker inte köpa nytt för att vi är så himla slarviga! Nästa gång kanske det drabbar dig att du inte får ditt beställda kaffe. Alltså, ut och leta korgar! Och sätt dem på avgående gods!



LINKÖPING

Rök med hänsyn

"Begränsning av tobaksrökning" är titeln på ett litet häfte med allmänna råd, som Stocialstyrelsen i samarbete med Arbetarskyddsstyrelserna har givit ut.

Skyddskommittén vid FFV i Linköping har beslutat att ställa sig bakom den och i möjligaste mån följa råden.

Sedan mitten av 60-talet har sambandet mellan tobaksrökning och ohälsa dokumenterats. Sannolikt dör var tredje rökare av tobaksbetingad sjukdom.

Tobaksrök innehåller ca 4000 olika ämnen, varav många i ytterst små mängder: kvävande och retande gaser, allergi- och cancerframkallande ämnen, metaller samt nikotin, som med sin sammandragande effekt på blodkärlen bidrar till hjärtinfarkt.

Passiv rökning innebär att icke-rökare utsätts för tobaksrök med alla dess risker. Detta faktum gör att rökarna bör visa hänsyn i vår gemensamma arbetsmiljö.

Arbetsgivarens ansvar

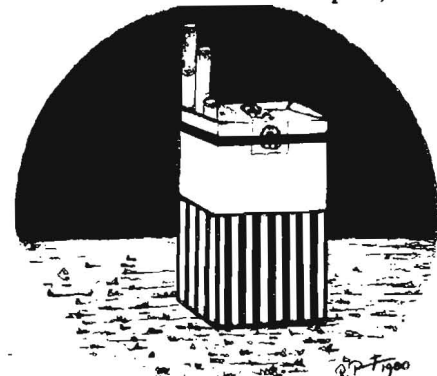
Vid planering av nya lokaler är det viktigt att tänka på ökad ventilation i utrymmen där rökning kommer att tillåtas. På arbetsplatser där man vistas hela dagen bör särskilda rökrum finnas.

Allas ansvar

Det ligger på oss alla att ta hänsyn till varandra, hålla lokalerna i möjligaste mån rökfria, särskilt gemensamma utrymmen.

Vi inom företagshälsovården vill gärna hjälpa till. Till våren tänker vi starta rökavvänjningsgrupper. Du som vill sluta röka ring och anmäl ditt intresse till Margareta Fasth, tel 123.

Katalin Strömqvist, SP94



VARNING...
för alternativ energifälla.
Reinhold Petersson
1980.

Medaljfest i Arboga



Vid medaljfesten på FFV Underhåll i Arboga den 30 november hyllades 17 medaljörer för lång och trogen tjänst inom företaget.

Övre raden från vänster: Jan Petersson, Åke Pålsson, Per-Ola Nilsson, Kjell Carlsson.

Mellanraden från vänster: Alf Gustavsson, Harry Jacobsson, Hans Jansson, Enar Johansson, Carl-Adolf Carlsson, Gunnar Magnusson.

Nedre raden från vänster: Edvard Bäck, Birger Eriksson, Gunnel Rydeborg, Svante Eriksson, Vilho Pukonen.

Två medaljörer hade fått förhinder och kunde inte närvara vid medaljfesten: Bengt Nilsson och Thore Andersson.

Foto: Ingemar Kjellberg



May fixar resan!

Det ska bli ännu enklare att beställa resor på FFV Underhåll i Arboga. Från och med 1 januari 1985, kan vi nämligen direktbeställa resorna vid Arboga Resetjänst.

May Kjellberg, SP15, står redan nu till tjänst, när det gäller alla slags resor. Hon bokar din resa från början till slut och biljetterna avhämtas i personalbyggnaden, SP15, nära och bra.

Från och med januari 1985 förenklas reserutinerna ännu mer. Då ringer May bara Arboga Resetjänst på något av våra interna kortnummer, så kommer biljetterna till henne på SP15, där du får hämta dem. Du kan även ringa själv och beställa biljetter.

För inrikes resor gäller följande telefonnummer: 8232-134 81.

För utrikes resor: 8233-132 45.

Vid beställning måste alltid arbetsordernummer, (AO), eller kostnadsställe, (Kst), uppges.

Enklare kan det väl knappast bli, eller hur?

Låt May fixa resan!



Ett varmt tack för alla fina presenter och blommor jag fick vid min pensionering.

Sten Berggren, AM22

Tack till alla inom FFV-U, Elektronik AB och Vanadis Styr för den positiva arbetslivserfarenhet jag fått!

Ett hjärtligt tack för den fina present jag fick i samband med min pensionering!

Lennart Thornström, AA60



Många medlemmar i FMK-A mötte upp vid Folingtorp, när klubben firade sitt 30-årsjubileum.

Foto: Tage Bäcker

1. K-G Artlid, Arboga, Renault 4, 213 poäng.
2. Ulla Jepsen, Arboga, Citroen CU2, 195 poäng.
3. Inge Johansson, Arboga Saab 99, 176 poäng.

U-AKTUELLT 1984

Ansvarig utgivare: Tommy Johansson
Redaktör: Britt Blom, SD05
Redaktion: Ingemar Lindstrand, SD50
Ann Wilson, SD54
Hans Brännström, BK20
Adress: FFV Underhåll
732 81 Arboga
Telefon: 0589/818 59

Jubileumsrally för 30-åringen FMK-A

Flygets Motorklubb i Arboga, FMK-A, fyller 30 år i år.

Den 21 oktober firade klubben sin långa verksamhet med ett jubileumsrally med start och mål vid Folingtorp.

Rallyt kördes i området kring Folingtorp-Västermo.

En speciell testbana var inlagd i avslutning till södra banändan av flygfältet.

Trots att "vädrets makter" inte var med FMK-A denna dag, kunde rallyt genomföras helt i enlighet med programmet. Deltagarna ansåg, att själva rallyslingan var väl vald, sam att arrangemangen i övrigt var väl ordnade. Härtill kom att deltagarna även kunde glädja sig över den stiliga prissamlingen. Som resultat kan följande placering nämnas:

En God Jul
och ett
Gott Nytt År

tillönskas av

TRYCKERIET

