

Intymcket 1/02

AerotechTelub



Avveckling och utveckling
– läs mer om TARAS på sidan 8

Intrycket

Personalinformation
för AerotechTelub

Ansvarig utgivare:

Bertil Ullergren
0470-422 42

Redaktion

Anita Björnin
0470-422 15
Anne Allard
0589-824 05
Jessica Forsgard
013-37 74 18

Kontaktpersoner

Östersund
Hans Brännström
063-15 61 54

Celsius Test Systems
Roland Johansson
0589-821 85

AerotechTelub
Contracting
Lennart Forslund
0589-39 71 10

AerotechTelub
Information & Media
Kerstin Hallerborn
0470-423 98

Omslagsbild
Peter Lindström

Grafisk formgivning
Garamond AB
070-745 27 15

Tryck
Centraltryckeriet,
Linköping

AerotechTelub stärker sig inom civila och militära flygplatsområdet

Saabs Gripenaktiviteter i Österrrike har gett oss positiv uppmärksamhet. Inom ramen för industrisamarbetsprogrammet har det österrikiska företaget Frequentis Nachrichtentechnik GmbH i samarbete med AerotechTelub fått uppdraget att införa ett tal-kommunikationssystem (VCS, Voice Communications Systems) på Linköpings flygplats. Frequentis levererar hårdvaran och vi i vårt turn-key-uppdrag installerar, driftsätter och gör kompletteringar i det befintliga radiosystemet för anpassning till kundens behov.

Frequentis, som är världsledande när det gäller system för digital kommunikation, har sedan 1999 levererat system till svenska Luftfartsverket för statliga och militära flygplatser, där vi som underleverantör installerar och driftsätter systemen. Arbetet kommer att pågå till och med år 2003. I och med Gripenaktiviteterna har nu vårt nätverk mot intressanta leverantörer utökats.

– Vi har även levererat VCS till Växjö flygplats, berättar Arne Larsson, division Communications, och nu har vi alltså även fått uppdraget att införa systemet på Linköpings flygplats. Det är värdefullt för oss att ha ett samarbete med ett sådant företag som Frequentis, som är ett företag av mycket hög klass. Men vi och Sverige är också viktiga för Frequentis. Luftfartsverket är nämligen en av deras största enskilda kunder.

– Nu fortsätter vi arbetet med att erbjuda övriga svenska flygplatser samma system.



Ett s k Memorandum of Understanding undertecknades den 18 januari i Wien av Saabs koncernchef Bengt Halse och Frequentis ägare Hannes Bardach.
Foto: Arne Larsson

– I det Memorandum of Understanding som undertecknades och presenterades i Wien kommer Frequentis digitala kommunikationssystem tillsammans med oss att finnas med i off-set- (motköps-) affärer för militära flygplan.

– I österrikisk massmedia har mycket positivt skrivits om Saab Gripen och Sverige, och man ser över huvud taget mycket välviligt på kontakter med svenska partner, avslutar Arne.

ANITA BJÖRLIN



Anita Björnin



Anne Allard



Jessica Forsgard

i-acs har nått höjderna

Det kunde ha varit bättre.

Utanför glasfasaden moln och dis och innanför kaos. Installatörer och underhållspersonal trängs med kartonger, stegar, verktyg och sladdar. Och mitt i alltihop blinkar terminaler och personalen övar.

Det är med andra ord det kaos som det ska vara precis före en invigning. Invigningen är den 23 december 2001, ett datum som inte är "förhandlingsbart". Allt ska fungera perfekt, inte minst AerotechTelubs leverans.

När vi nu läser dessa rader vet vi, att Arlandas nya torn för flygtrafikledning och ramptjänst invigdes och togs i drift helt enligt planerna, och därmed också all den utrustning för säker flygtrafikledning som division Lednings- och Informationssystem har levererat. Meningen var att den tredje rullbanan också skulle tagits i drift i december. Men eftersom miljödomstolen inte hunnit behandla ärendet har Luftfartsverket tvingats flytta fram driftsättning en bit in på detta år.

Hjärnan finns vid tornets fot

Tornet är som en hals på en jättesvan, som sträcker sig mot skyn för att speja åt alla väderstrecken. Med sina 83 meter över marken kan man från tornets operatörsrum vid klart väder se såväl Globen i Stockholm som Domkyrkan i Uppsala. Men det är ju som bekant inte alltid så klart väder, och flygledarna måste ändå i god tid kunna "se" alla flygplansrörelser till och från Arlanda. Detta är fullt möjligt tack vare AerotechTelubs radardata- och färdplandatasystem.

I operatörsrummet, där nio flygledare kan arbeta samtidigt, samt i rampkontrollen i våningen under där bland andra en meteorolog sitter, presenteras på skärmar all den information som de behöver för att leda flygplanen. Men "hjärnan" finns längst ner

På tornets skaft har "tatuierats" in valda delar ur boken "Postflyg syd" av den franske författaren Antoine Saint-Exupery i översättning av Gunnar Eklöf. För denna utsmyckning har ett specialgjort typsnitt tagits fram. De 2 500 tecknen är vardera 16 centimeter högt.



Björn Larsén och Thomas Fogelberg testar fjärrövervakningssystemet.

vid tornets fot, väl skyddad från det mesta. Inte minst från besökare. Men en av våra medarbetare, Bo Tenselius, rör sig som på hemmaplan och lotsar fotograf och redaktör genom en mängd dörrar och kortläsare in i det allra "heligaste" i denna katedral.

Bo berättar vad vi ser och vad som behövs för att Arlandatornet ska kunna garantera hög flygtrafiksäkerhet.

– Systemet vi har levererat till Luftfartsverket bygger på vårt koncept i-acs (integrated air traffic control systems).

– Här står radarpresentationssystemet, förklarar Bo, där flygledarna ser ankommande och avgående plan. Här finns också systemet för piloternas färdplanering liksom väderpresentationssystemet AWOS och där borta har vi vårt fjärrmanöver- och övervakningssystem (RCMS).

Allt finns här på en relativt liten yta. Dagarna före tornet ska tas i drift råder febril aktivitet även här i de nedre regionerna. De sista installationerna ska göras, allt ska testas, problem ska lösas, frågor av underhållspersonal besvaras och mycket, mycket mer.

– Visst kan det verka rörigt och stressigt just nu, men det kommer att fungera, säger Bo övertygande.

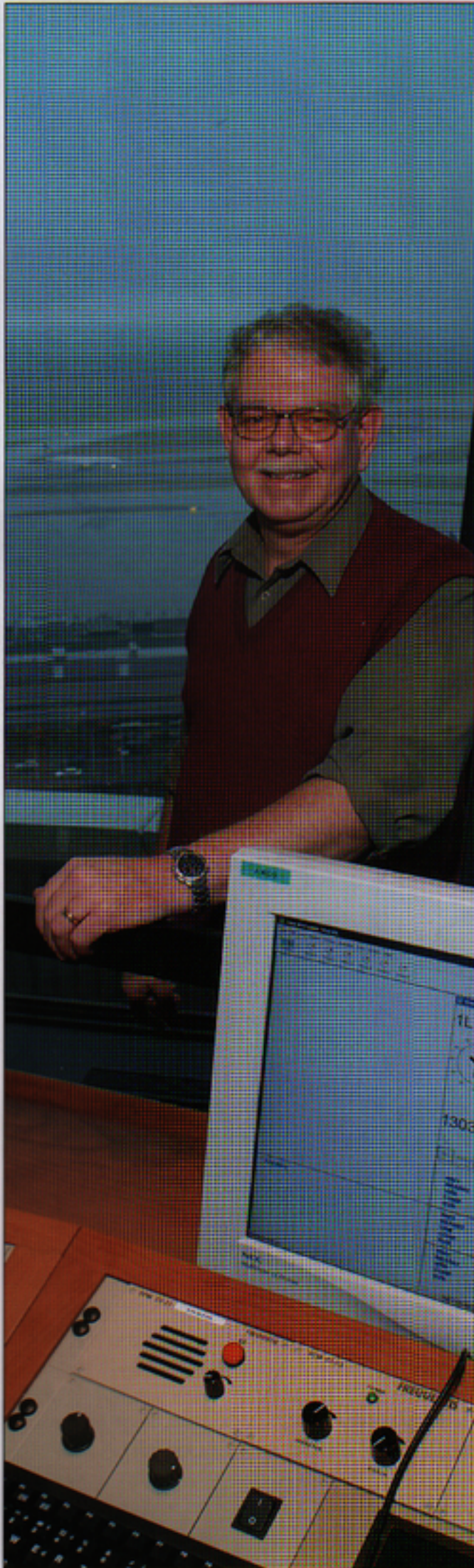
"Årets bästa julklapp"

Kommunikationen mellan apparatutrymmena längst ner och rummen högst upp sker med fiber och flygledarna slipper bullriga och värmealstrande datorer i sin närhet.

Utbildningen för flygtrafikledarna och underhållsteknikerna har hållits av Malin Axelsson och Robert Ohlsson, division Lednings- och Informationssystem. De har fått stor uppskattning, och de har också fått höra att användarna upplever trafikledningssystemet som mycket lättanvänt. Applåderna efter kursens slut var en fin bekräftelse på elevernas uppskattning.

Ingemar Roth, försäljningsansvarig, är förstås nöjd nu.

– Mitt i julbrådskan söndagen den 23 december kom det ett SMS-meddelande från projektledaren på Luftfartsverket Per Kjellander. "Allt fungerar bra i det nya tornet och nu tar jag också julleddigt." Det var en av "årets bästa julklappar", säger Ingemar. Den var väntad, men i den här branschen



i-acs har nått höjderna med hjälp av bland andra Bo Tenselius.



Bo Tenselius "leker" flygtrafikledare och tar en sista koll på utrustningen vi levererat.

finns alltid överraskningar. Det är många "kockar" som är inblandade och ett enda problem hos någon av leverantörerna eller hos Luftfartsverket hade kunnat stoppa hela den operativa driftsättningen.

– Vår personal har gjort en strålande insats och räddat många oförutsedda händelser som Luftfartsverket inte hade kunnat förutse. Vi har fantastiskt duktiga medarbetare!

– Hur ser framtiden ut för i-acs?

– Vårt system går fortsatt bra, och vi diskuterar nya projekt med Luftfartsverket som en direkt följd av att de ser fördelarna med det heltäckande koncept som i-acs erbjuder. På den årligen återkommande flygtrafikledningsmässan i Maastricht spann vi vidare på framgångarna från Arlanda. Det finns flera torn i Norden och Europa som behöver samma lyft som Arlanda.

– Nästa gång du besöker Arlanda, titta upp på det vackra tornet, skänk AerotechTelubs flygtrafikledningssystem en tanke och känn dig stolt över att jobba i ett företag som har så bra produkter, avslutar Ingemar, som är en av dem som drivit de lyckosamma affärerna med Luftfartsverket.

ANITA BJÖRLIN

FOTO: PETER LINDSTRÖM



Lokal Support i Linköping rycker ut när din dator strular. Från vänster: Per Andersson, Håkan Hietala, Agne Wedin, Anna-Lena Jansson, Kristoffer Andersson och Fredrik Claesson.

När datorn strular finns hjälpen nära – Lokal Support

I Intrycket nr 4/2001 kunde du läsa om Helpdesk i Karlskoga. De ärenden som inte kan åtgärdas direkt hos Helpdesk skickas vidare till Lokal Support. I december i fjol höll de Öppet Hus i Linköping, Växjö och Arboga. Intrycket var på plats för att se vad som händer med våra ärenden.

Mellan 50 och 100 AerotechTelub-anställda har sökt sig till TietoEnators lokaler i By9 på Malm-slätt i Linköping för att dricka en kopp kaffe och lära känna den lokala supporten bättre. På plats finns den ordinarie personalen förstärkt med personal från Helpdesk i Karlskoga. Många av besökarna är intresserade av hur det går med de ärenden som de för tillfället har aktuella. Stefan Engström

demonstrerar ärendehanteringssystemet Kviq, som används för att hålla reda på alla ärenden som kommer in till Helpdesk.

Ärenden i Kviq

Stefan berättar att det är i huvudsak två kategorier ärenden: fel och beställningar. I systemet sorteras och grupperas ärendena, dels för att rätt person ska få rätt ärende att arbeta med, dels för att uppföljning i form av statistik ska ske effektivt. Med hjälp av det ärendenummer som skapas vid samtalet med Helpdesk kan ärendet sedan följas, så att personalen lätt kan hitta igen det specifika ärendet vid en förfrågan. Förutom att hjälpa oss med våra problem har Lokal Support ansvar för att utveckla och drifta applikationer som används inom AerotechTelub. De hjälper till med dataöverföringar mellan olika orter, de sköter servrar och utför många andra datatjänster.

Installationer

En vanlig typ av ärenden som behandlas av den lokala supporten är installationer. Anna-Lena Jansson berättar att nuförtiden har man bra hjälpmedel när en dator ska installeras. Med script kan installationen styras av ett förutbestämt schema och det som installeras tas från en server. Installationer på flera datorer kan pågå parallellt från samma server. Det gör att det blir en effektivare hantering för personalen, tidsmässigt sett.

– För standardinstallationerna behöver vi mest skriva in nya lösenord någon gång ibland, resten sköter vi med script, säger Anna-Lena. Just nu installerar vi mycket, eftersom många byter från Windows 95 till Windows 2000.

Fjärrstyrning

Kristoffer Andersson sitter vid en dator, men styr en annan. Tjänsten heter SMS (Systems Management Server) och är något som kommer mer och mer. SMS innebär att teknikern kan undersöka en dator även om han befinner sig långt ifrån själva

maskinen. I dagsläget används inte tekniken i så stor utsträckning, men i vissa fall är den mycket praktiskt.

– Många är väldigt skeptiska till SMS, säger Kristoffer. De tror att jag kan göra vad som helst, när som helst, med deras dator. Så är inte fallet. För att kunna se någonting över huvud taget måste personen som är inloggad på datorn godkänna att jag får titta vid det tillfället. Hela sessionen kan följas på skärmen och den som fjärrstyr har samma behörighet som den inloggade personen.

Trots att SMS finns som hjälpmedel rör sig personalen på Lokal Support mycket ute hos oss användare. Det är helt enkelt personligare. Hela personalen är enig om att det är roligt att jobba mot AerotechTelub, och Kristoffer framhåller:

– Det är en tekniskt spännande miljö. AerotechTelub ligger långt fram i utvecklingen, och så är det trevliga människor att arbeta med!

TEXT OCH FOTO: JESSICA FORSGÅRD

AerotechTelub medverkar i utveckling av spaningskapsel för Gripen

AerotechTelub och Saab Avionics har undertecknat ett mångmiljonkontrakt avseende AerotechTelubs medverkan i utveckling, konstruktion och serietillverkning av en spaningskapsel för JAS 39 Gripen. Saab Avionics, som är huvudleverantör för projektet, skrev strax före jul kontrakt med Försvarets materielverk om denna sedan länge efterlängta affär, där förutom AerotechTelub även det danska företaget Terma ingår som medleverantör.

– Det är alltså detta kapselbaserade spaningssystem som kommer att motivera bokstaven S i JAS, förklarar Bo Johansson på division Sensorsystem. Det nya systemet kommer att ge flygplanet kapacitet att genomföra avancerade spaningsuppdrag.

– AerotechTelubs deltagande avser bland annat totalansvar för programmets mycket omfattande logistikdel, framtagande och tillverkning av kapselns kontroll- och interfaceenhet, kablage för incidentkamera, hanteringsvagn samt teknisk konsultation i samband med prestandakontroll och provflygning. Avsikten är att spaningskapseln ska följa JAS 39 Gripen under hela dess operativa tid, vilket ställer krav på kontinuerlig utveckling av spaningskapseln med alltmer avancerad utrustning. Detta ger oss därför stora möjligheter till intressanta och tekniskt utvecklande affärer även i framtiden.

Taktiskt radiosystem optimerar framtidens kommunikation

När TARAS, Taktiskt Radio System, är installerat fullt ut är både det tidigare radiosystemet Talradio 80 och stridsledningssystemet Stril60 ersatta. En teknisk uppgradering gör att de gamla systemen avvecklas, och istället kommer TARAS in på arenan. I två etapper och med ett nytt arbetssätt arbetar division Communications i Arboga med det nya taktiska radiosystemet.

För den som inte är insatt i vad TARAS är, krävs en förklaring. TARAS är ett taktiskt radiosystem som möjliggör störskyddad och krypterad kommunikation mellan flygvapnets stridsledningscentraler (StriC) och flygplan, samt mellan flygplan. Forsvarets materielverk är beställare av de två etapperna. Etapp 1, som innehåller grundfunktionalitet, är avslutad. Etapp 2 kommer att tillföra fler funktioner, öka trafikskyddet och öka kapaciteten för att möjliggöra flera samtidiga tjänster. Idén till systemet kom redan under det kalla kriget. Världen har förändrats mycket sedan dess och nya typer av krigföring har tillkommit, men systemet är långtifrån inaktuellt. Tvärtom, med telekrig som hot är behovet av ett avancerat kommunikationssystem än större. TARAS ingår som en del i FV2000, den nya generationens flygvapen.

Problemlösning och hjälpmedel

TARAS är uppbyggt av delar från många olika företag. Till exempel har Ericsson Microwave Systems i Mölndal levererat delar till marksystemet och Rockwell Collins i USA den frekvenshoppande radion. På Communications har man hjälpt FMV att få ihop allt till ett fungerande system. En tillgång i arbetet har varit den testrigg för TARAS

som byggts upp. I testriggen kan delsystemen integreras, det går att verifiera funktioner och prova ut nya, samt inte minst, det går att testa systemet i sin helhet. Dessutom är testriggen bra vid utveckling av systemet, då man inte vill göra vissa mätningar utomhus för att undvika risken att bli avlyssnad.

Systemets fördelar

– Mycket information ska utbytas mellan marken och flygplanen. Uppdragen leds från StriC och det finns behov av att sända såväl tal som data till flygplanen. Piloterna i sin tur har stora kommunikationsbehov med varandra och med StriC. Till viss del fungerar detta redan idag, men med TARAS kommer det att fungera mycket bättre, säger Jan Lindström, chef på affärsenheten Flygsamband.

– Frekvensbandet delas i fredstid med det civila flyget. Därför är det inte tillåtet att sända hur mycket som helst. Överskrids tilldelad sändningsmängd kan det ge störningar, och i värsta fall leda till tillbud inom det civila flyget, och det är inte acceptabelt, säger Åsa Henningson, biträdande affärsenhetschef. För att minimera risken för detta, innehåller radion funktioner som övervakar hur man sänder, och om gränserna överskrids stänger radion av sändningarna.

Nytt arbetssätt

De två affärsenheterna KFF (flygsamband) och KFM (marksamband) har tidigare arbetat med olika delar av systemet, men nu ska man istället tillsammans fokusera på helheten i verksamheten. Åsa berättar att tidigare fick Communications många olika beställningar från FMV, men nu arbetar man istället med att få större gemensamma beställningar för att kunna samordna arbetet bättre.

– Totalt är vi ungefär 40 personer på affärsenheterna Flygsamband och Marksamband, och av dessa är cirka 30 i någon form inblandade i TARAS. Vi har nu lagt upp arbetssättet så att vi delar beställningen i fyra olika verksamhetsområden: systemut-



Teknisk uppgradering. Lotta Sjölund, Åsa Henningson, Lennart Muhr och Martin Hyensjö avvecklar tidigare radiosystem för att ge plats åt TARAS-projektet. Foto: Peter Lindström.

veckling, stödsystem, verifiering samt drift och underhåll. Medarbetarna är inte tilldelade något specifikt verksamhetsområde, utan genomför sina uppdrag inom det område där det för tillfället är störst behov. Arbetssättet är inte heller knutet till en speciell beställning, vilket gör att när det kommer en tilläggsbeställning är det lättare att arbeta in den i redan befintligt jobb, säger Åsa. För mig som orderansvarig är det mycket smidigare att arbeta på det här sättet, som om det vore en enda stor order, både mot kunden och mot personalen.

Kulturskillnad

Samarbetet över affärsenhetsgränserna har hittills givit positiva erfarenheter. Radio på marken och i flygplanet liknar varandra och därför har det varit möjligt med kunskapsöverföring mellan enheterna.

– Det finns en kulturskillnad mellan enheterna, och mycket ligger i att vi på flygsidan hela tiden måste sätta flygsäkerheten främst. Det är något som marksidan inte behöver tänka på i samma utsträckning, säger Åsa. Projektet är intressant eftersom man arbetar med ett komplett system, från sändare

till mottagare, från mark till flygplan. Det gäller att vidga vyerna och fråga sig hur de olika operatörerna tänker.

– Det är viktigt att förstå hur olika system fungerar för att kunna förstå hur delarna hänger ihop. Vi bygger upp kompetensen efterhand, eftersom det inte finns någon färdig utbildning för att arbeta med TARAS. Man får istället utgå ifrån grundläggande radio-, system- och mjukvarukunskap, och sedan arbeta med kunskapsöverföring och -spridning, säger Jan. Det är mycket nytt, man måste läsa på hela tiden.

Den stora beställning som Communications fick på höstkanten 2001 omfattar tekniska konsulttjänster såsom utredningar, mätningar och analyser av radiosystemet. Beställningen sträcker sig fram till hösten 2002. Att radiosystemet är byggt med stora möjligheter att uppgradera gör att TARAS kommer att leva många år framöver.

JESSICA FORSGÅRD



Jorden runt på jakt

År 2000 tilldelades jag AerotechTelubs Utvecklingsråds pris. Det var en stor glädje för mig eftersom det var ett pris som skulle användas till personlig utveckling inom mitt teknikområde. Den lycklige pristagaren, d v s jag, heter Bert Axelsson och arbetar för affärsenheten Luftfart inom division Lednings- och Informations-system. Jag har sedan 1986, då jag anställdes på Telub AB, utvecklat flygtrafikledningssystem för civil och militär luftfart.

Söndagen den 14 oktober började min fantastiska resa runt jorden på jakt efter kunskap. Avresan skedde från Landvetter och resans mål var Dubai med en temperatur på över 30 grader i skuggan. På Airport Hotel avslutade jag dagen med en välförtjänt kall öl på hotellets ljumma uteservering.

Dagen därpå åkte jag till flygplatsen för att göra ett studiebesök och titta närmare på de flygledningssystem, som finns i terminalkontrollen och i flygledartornet. Flygledningssystemen är av en äldre typ och inte direkt anpassningsbara till de utbyggnadsplaner som man har för flygplatsen. Man skall förlänga ena landningsbanan och utöka terminalbyggnaden så att det blir möjligt att kunna ta emot framtidens superjumboplan AIRBUS 380. Det var extra spännande att få en inblick i hur deras nuvarande system fungerade eftersom AerotechTelub är en av de presumtiva leverantörerna av ett nytt flygledningssystem till Dubai. Jag fick också tillfälle att visa hur vår radarextraktor skulle kunna användas för att integrera deras radar på ett bättre sätt.

Uppe i flygledartornet har man som vanligt en fin utsikt över omgivningen. Runt startbanorna finns det vita sandhögar som nästan ser ut som snö.

Buklandning

Vid hangarerna på andra sidan flygfältet kunde man se ett passagerarplan (troligen en Tupolev Tu 154) från Aeroflot som såg underligt låg ut. Flygledaren berättade, att piloten i det ryska planet hade glömt att fälla ut landningsställen och gjorde en buklandning utmed hela landningsbanan med en efterföljande evakuering av passagerarna. Ingen människa skadades som tur var, och landningsbanan klarade sig nästan helt utan skador. Enligt flygledaren ignorerade piloten troligen den varningssignal, som talar om att hjulen inte är ut-

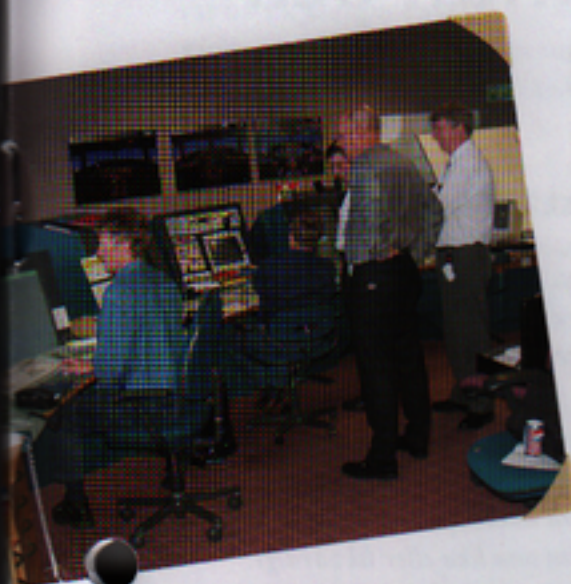
fällda, beroende på att denna flygplanstyp är behäftad med ständiga falsklarm. Tur att jag åker med ett lite seriösare bolag.

Magdans

Efter det att arbetsdagen var slut åkte jag med på en ökensafari. Det var en vådlig färd men alldeles underbar. Man var fyra passagerare i varje jeep, och karavanen bestod av fem jeepar. Efter det man släppt ut lite luft ur jeepens däck bar det av rakt ut i öknen. Öknen bestod här av 15 meter höga sanddyner dit vår chaufför körde upp och surfade på de spetsiga krönen och åkte slalom nerför backarna. Man hade samma känsla som då man åker utför med skidor. Hela tiden trodde man att bilen skulle välta och det gällde att hålla sig fast. Trots att alla förarna var rutinerade körde de då och då fast i den lösa sanden, men det kom alltid någon till undsättning för att dra loss den nödställda. Vid ett tillfälle stannade vi nära toppen av en sanddyna för att sträcka på benen och lugna ner nerverna lite. Det blåste en lätt aftonbris som virvlade upp den fina sanden, som kröp in i ögon och öron. Det resulterade i att jag hade sand i ögonen i flera dagar efteråt.



efter kunskap



När så mörkret föll och himlen såg ut som i Tusen och en Natt avslutades turen med ett besök i ett beduinläger. Där bjöds det på många läckra anrättningar, som man inte riktigt vet vad det var för något. Det man kan vara säker på var att det inte var

gris. En magdansös bättrade på stämningen ytterligare med sin ormliknande dans och efter en stund fick även besökarna prova denna ädla konst. Det såg mycket komiskt ut när överviktiga herrar försökte få magen i gungning.

Besök i Auckland

Med den 11 september, inflygningen till Dubai, som gick nästan över Afghanistan, och med ett buklandat flygplan från Aeroflot i gott minne fortsatte jag glatt min resa nästa morgon med flyg till Nya Zeeland via Singapore.

På Nya Zeeland besökte jag ett företag som heter Airways och som har till uppgift att sköta driften av alla flygplatser och flygledningscentraler på Nya Zeeland. Tillsammans med Lockheed Martin har de utvecklat ett speciellt flygledningssystem som heter Oceanic Control System (OCS) och används för flygledning över stora ytor, som inte har radartäckning, som till exempel över Stilla Havet.

På Aucklands flygplats ligger en av de tre centraler i världen som använder ett system av den här typen och centralens övervakningsområde begränsas av sydpolen, Australien och Tahiti. Jim Austin visade mig runt på centralen och förklarade hur systemet fungerar. I princip går det ut på att flygplanen rapporterar sin position med jämna mellanrum utefter en förutbestämd rutt. OCS predikterar flygplanets position utefter rutten, så att det ser ut som om man har radar ansluten. Flygplanets position korrigeras med de inrapporterade lägena. På så sätt får man en

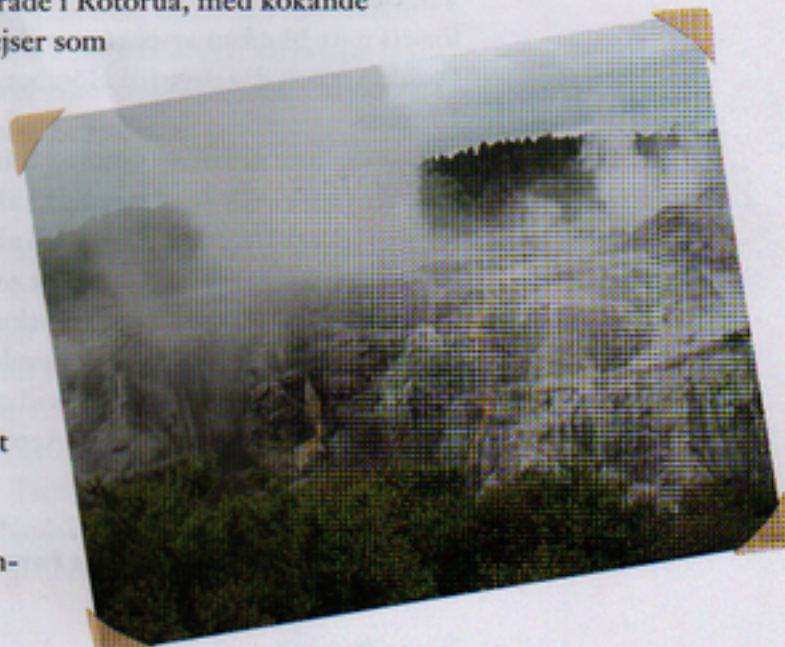
mycket god bild av var flygplanen befinner sig. Beroende på hur flygplanet är utrustat sker lägesrapporteringen, som vanligen bestäms med hjälp av GPS, mer eller mindre automatisk via satellit till OCS. Systemet gör också konfliktberäkningar, som varnar om några flygplans rutter kommer för nära varandra. En fördel med systemet är att flygplanen kan justera sin rutt på ett säkert sätt för att spara bränsle.

I Auckland besökte jag ytterligare två företag, som arbetar med marina radarsystem och som är mycket intresserade av att använda vår radar-extraktor FOX för att överföra radarbilder från de radarstationer, som bland annat finns runt Aucklands hamn. Företagen heter Navicom Marine & Defence Electronics och WRIGHT Technologies.

Valar och kokande gyttja

Jag hann också med en liten tripp till Papamoa som ligger 20 mil sydöst om Auckland. En eftermiddag då jag gick ned till stranden i Papamoa fick jag syn på en stor svart fena som rörde sig bara några meter ut i vattnet. Genast gick mina tankar till filmen Hajen, och jag kunde riktigt höra ledmotivet dunka i mitt huvud samtidigt som hjärtat gjorde några extra slag. Efter lite besinning visade det sig vara en val av något slag, för sedan såg jag en hel valfamilj några hundra meter ut från stranden.

Innan jag lämnade Nya Zeeland besökte jag ett termiskt område i Rotorua, med kokande gyttja och en gejser som sprutade hett vatten högt upp i luften. Luften kring området doftade starkt av svavel och var en stor kontrast till det annars så fina vårvädret som i stort påminner om en skön svensk sommardag. Förr i tiden använde





Maorifolket de varma källorna för matlagning och i vissa fall även för bad.

På min väg tillbaka till Sverige stannade jag några dagar i Singapore och besökte CellITS representant för Asien för att få en inblick i asiatiska kundrelationer och kulturella skillnader i affärslogik. CellITS tillverkar och säljer simulatorer som används vid utbildning och träning av civila och militära flygledare.

Kladdig anrättning

I Singapore måste man äta Chilikrabba som är en lokal specialitet. En mycket kladdig anrättning eftersom krabban är kokt i en krämig chilisås som gör den otroligt stark och god. Det hela sköljs ner med det lokala ölet Tiger Beer. Till förrätt åt jag jätteräkor, som presenterades levande för mig i en liten skål med lock. Min första tanke var att de kanske serveras råa. Men det var inte så farligt, jag skulle bara titta på medan de avlivades för att försäkra mig om att räkorna var färska.

Till slut var det då dags att stiga på planet igen för ett nytt 10-timmarspass som skulle ta mig till Frankfurt och därefter till Göteborg Landvetters flygplats.

Det var inte så kul att komma från det 30-gradiga Singapore till det 5-gradiga kalla blåsiga novembervädet i Sverige. Men med alla goda minnen från de underbara människor som runt om i världen har berikat mig med kunskap och gjort denna resa till en underbar upplevelse känner jag mig ändå varm inombords. Jag vill också tacka alla de underbara människor inom AerotechTelub som gjort denna resa möjlig.

TEXT OCH FOTO: BERT AXELSSON

Lönejämförelse mellan män och kvinnor

Utdrag ur Jämställdhetslagen

§ 10 I syfte att upptäcka, åtgärda och förbindra osakliga skillnader i lön och andra anställningsvillkor mellan kvinnor och män skall arbetsgivaren varje år kartlägga och analysera

– bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor som tillämpas hos arbetsgivaren, och
– löneskillnader mellan kvinnor och män som utför arbete som är att betrakta som lika eller likvärdigt.

Arbetsgivaren skall bedöma om förekommande löneskillnader har direkt eller indirekt samband med kön. Bedömningen skall särskilt avse skillnader mellan

– kvinnor och män som utför arbete som är att betrakta som lika, och
– grupp med arbetstagare som utför arbete som är eller brukar anses vara kvinnodominerat och grupp med arbetstagare som utför arbete som är att betrakta som likvärdigt med sådant arbete men inte är eller brukar anses vara kvinnodominerat.

§ 11 Arbetsgivaren skall varje år upprätta en handlingsplan för jämställda löner och där redovisa resultatet av kartläggningen och analysen enligt 10 §. I planen skall anges vilka lönejusteringar och andra åtgärder som behöver vidtas för att uppnå lika lön för arbete som är att betrakta som lika eller likvärdigt. Planen skall innebära en kostnadsberäkning och en tidsplanering utifrån målsättningen att de lönejusteringar som behövs skall genomföras så snart som möjligt och senast inom tre år.

En redovisning och en utvärdering av hur de planerade åtgärderna genomförs skall tas in i efterföljande års handlingsplan.

Dessa paragrafer förpliktigar. AerotechTelub lägger vikt vid att uppfylla jämställdhetslagen, och lönejämförelse ska under 2002 göras på hela företaget. Allt arbete sker i nära samarbete med fackliga representanter.

Hur går man då till väga? Jonas Nordstrand, arbetsgivarrepresentant, förklarar.

– Lönesättningen inom AerotechTelub ska följa principerna i vår lönepolitik. Där slår vi fast att jämställdhet är en självklarhet i lönesättningen. Inga löneskillnader ska alltså bero på kön. Som ett led i löneanalysen ska vi använda ett arbetsvärderingssystem som passar vår verksamhet. Det är ett system där vi värderar befattningar, inte personer.

Hur en person utför ett arbete är en bedömning som ligger utanför systemet. Vi använder detta system för att fastställa kraven på kompetens. Man tittar på s k kompetensram, social kompetens, utbildnings- och yrkeskompetens och specialister. Lägsta kompetenskrav betecknas med grad 1 och högsta med 7. Systemet är ganska grovt men ändå så finmaskigt, att man kan upptäcka eventuella skillnader. Och finner vi en grupp som visar på skillnader kan man ta till ett ännu finmaskigare nät i analysen. Det kan då inträffa att vi får gå ner på individnivå.

Löneanalysen ska göras på alla medarbetare, cirka 2 600. Ett stort ansvar ligger på cheferna, som måste vara delaktiga i arbetet när bland annat ar-

betskraven och kraven på social- och ibland ledningskompetens ska värderas.

– Och arbetet är inte "förhandlingsbart". Det kan alltså inte väljas bort. Vi måste följa lagen, säger Jonas. Vi ska inte behöva stå till svars inför jämställdhetsombudsmannen att vi inte gör något.

– Om det finns osakliga löneskillnader, vad gör företaget då?

– Åtgärda! Dock har vi inte kommit så långt i vår planering. Men vi måste förbereda oss på att det kan finnas löneskillnader.

– Vi har dock ännu inte diskuterat hur och när vi ska åtgärda, bara att något ska göras, om det finns osakliga löneskillnader, avslutar Jonas.

ANITA BJÖRLIN

Samtal som utvecklar

På många håll inom företaget pågår viktiga samtal. Lönesamtal samt utvecklingssamtal mellan medarbetare och chef. Tidigare talade man om planerings- eller utvecklingssamtal, men idag har man en något annorlunda inriktning. Förr skulle vi aldrig prata om lönen i utvecklingssamtalen. Men nu bör principerna för lönesättningen tas med i detta samtal.

Orsaken till denna förändring är att det från och med år 2001 finns en central överenskommelse om ett s k "Lokalt lönebildningsavtal" mellan Almega (vårt arbetsgivareförbund) och fackförbunden CF och Jusek. Sedan tidigare finns ett lokalt lönebildningsavtal med fackklubben Ledarna. Förhoppningen och planerna är att SIF och Almega ska komma överens om ett liknande avtal, som då kommer att träda i kraft 1 januari 2003, och berör i så fall även SEKO.

Ett lokalt lönebildningsavtal innebär att utrymme för löneökningar och hela löneprocessen fastställs lokalt på företagen.

– Det finns alltså inga centrala styrningar av potter och miniminivåer, förklarar personaldirektör Sören Björk. Det enda som avtalas centralt är ett regelverk med ramar för den lokala lönebildningen, de allmänna anställningsvillkor som ska råda under avtalsperioden samt den fredsplikt som följer med detta.

– När lönebildningen blir lokal kan alltså löneutrymme och löneprocess anpassas till det enskilda

företagets förutsättningar. Processen utformas då i en dialog mellan de lokala parterna, företag och fackliga organisationer. Vad vi måste iaktta är det ramverk som avtalats centralt, och det säger bland annat "Lönebildningen ska vara kopplad till företagets övergripande produktivitet och ekonomiska förutsättningar samt medarbetarnas bidrag till denna."

– Lönesättningen ska vara individuell och differentierad och den individuella lönen ska främst grundas på verksamhetens krav och arbetsuppgifternas art, individuell kompetens och uppnådda resultat jämförda med uppsatta mål. Och det är dessa faktorer som vi har i AerotechTelubs lönepolitik, avslutar Sören.

Alla medarbetare ska alltså ha lönesamtal samt utvecklingssamtal med sin chef. Samtalen ska ske årligen, och i utvecklingssamtalet ska de tillsammans följa upp tidigare mål, diskutera nuvarande arbetsuppgifter och kompetens och sätta upp mål för kommande året samt att chefen i lönesamtalet ska motivera den satta lönen.

Bra samtal

En seminariedag har tagits fram för våra chefer som tar upp löneavtalet och löneprocessen. Seminarierna innehåller ett block om Utvecklings- och lönesamtal och hur man kan sätta mål. Seminarierna genomförs divisions-/bolagsvis.

Är alla chefer rustade att hålla dessa ibland lite känsliga samtal? Troligtvis inte. Därför kommer alla chefer att erbjudas möjligheten att träna och fördjupa sig i att genomföra ett bra samtal.

ANITA BJÖRLIN

Känn dig trygg med våra verktyg

Det gäller dig. Det gäller mig. Det gäller oss alla – åtminstone alla i tätorterna. Vi har rätt till någon form av fysiskt skydd i händelse av störningar i fred samt i kris och krig. Det ligger på kommunernas ansvar att se till att detta fysiska skydd finns i form av skyddsrum och grundskydd. Speciellt vid särskilt utsatta områden, där det finns begärliga mål som till exempel lednings- eller driftcentraler och flygplatser. Men eftersom vårt land inte lever under något närliggande hot kommer skyddsrumfrågorna inte så högt på dagordningen hos kommunerna.

Statens Räddningsverk (SRV) vill därför underlätta för kommunerna så att de på ett smidigt sätt kan planera sin verksamhet för fysiskt skydd. Inte minst kontroll- och besiktningens verksamhet av skyddsrummen. Kontroll av befintliga skyddsrum är av stor betydelse för tilltron till befolkningskyddet. Oavsett hur dessa används i fredstid ska de skyndsamt kunna iordningställas till ett fullgott skydd. För detta ansvarar den som äger byggnaden där skyddsrummet finns. Kommunens besiktning är till för att kontrollera att skyddsrummets status som skydd upprätthålls.

Det finns i Sverige cirka 68 000 skyddsrum för befolkningen. Dessa har byggts under lång tid. Gemensamt är att de ska kunna uppfylla vissa minimikrav för att ge ett tillfredsställande skydd.

SRV har därför bett AerotechTelub om hjälp att ta fram ett verktyg, ett datorprogram, som kan användas för att analysera vilka skyddsrum inom en kommun som ska besiktigas med tanke på hur gammalt skyddsrummet är och i vilket område det ligger.

Irene Andersson, på division Lednings- och Informationssystem är ansvarig projektledare:

– Programmet, som Helena Pettersson och jag har gjort, är fristående och har inte några direktkopplingar till andra program, förklarar Irene. Un-



Helena Pettersson och Irene Andersson har tagit skydd. Skyddsrummet är ett av de många som kommunen har ansvaret för. Nu får de hjälp i sitt planeringsarbete av ett datorprogram som Helena och Irene har tagit fram på uppdrag av Statens Räddningsverk.

derlaget i vår databas är information hämtad från fastighets- och skyddsrumregistren. Information som används är till exempel fastighetsbeteckningar, skyddsrumnummer och antal platser, datum när skyddsrummen senast besiktigades. Från underlaget tar vi fram möjligheter att skapa en plan för varje kommun över vilka skyddsrum som ska besiktigas. Enligt SRV ska cirka 6 800 skyddsrum besiktigas per år.

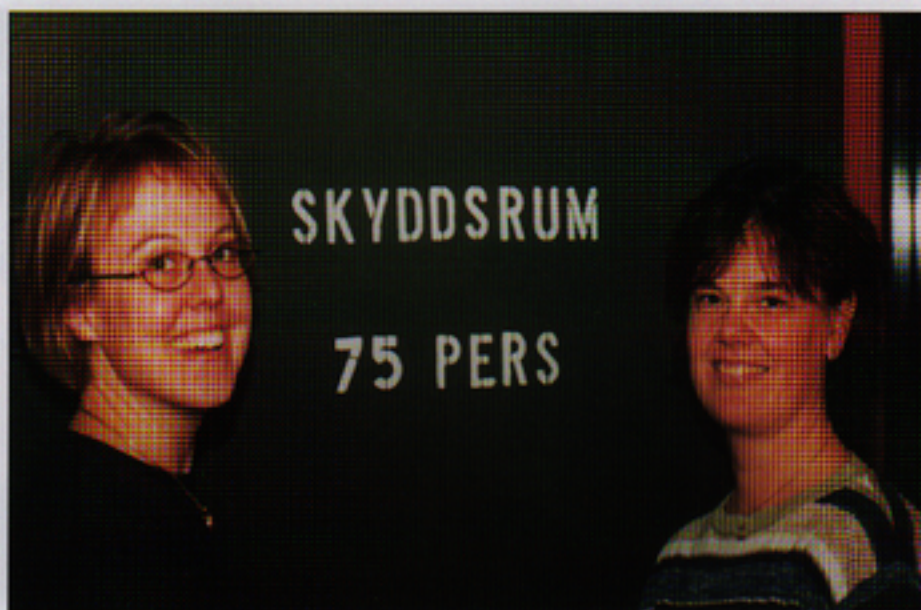
Underlättar för kommunerna

Kommunerna ansvarar för planeringen av fysiskt skydd. Detta innebär att ha kontroll över var skyddsrummen finns och var man kan iordningställa ett grundskydd. En tätort förändras över tiden

vad gäller struktur, yta och befolkning. Detta påverkar planeringen för fysiskt skydd inom en kommun, men även politiska beslut vad gäller hotbilden över Sverige påverkar.

– Om till exempel nya bostadsområden växer upp, fortsätter Irene, måste man också planera. Hur ska kommunerna gå till väga för att klarlägga nya behov? Och hur ska de bedriva planeringsarbetet? Även för detta har SRV bett oss ta fram ett dataprogram, för att underlätta planeringsarbetet för kommunerna. För varje kommun byggs en databaserad planeringsgrund. Ett antal register, tätortsregister, befolkningsregister och skyddsrumregister, sammanförs och redovisas i ett kartmaterial, där tätortsgränsen och gränserna för de särskilt utsatta områdena finns inlagda. Utifrån detta beräknas behovet av grundskydd i olika delar av respektive tätort inom kommunerna. Sedan får man genom byggnadsarkiven söka efter lämpliga byggnader och lokaler. Med detta dataprogram kommer kommunernas planeringsinsats att bli mycket liten. Därmed kan kommunerna lättare avsätta tid och prioritera sin skyldighet att ge oss medborgare ett grundskydd.

– Vårt arbete, som började under 2000, har varit och är mycket intressant, och det flyter på bra tack



vare det nära samarbetet med SRV och länsstyrelserna, som bistår oss med uppgifter.

– Våra täta kontakter med SRV och den stora öppenhet som finns oss emellan är till gagn för resultatet av vårt arbete, och i förlängningen innebär det ju att du kan känna dig tryggare, eller hur, avslutar Irene.

TEXT OCH FOTO: ANITA BJÖRLIN

AerotechTelub blir utvald leverantör inom AB Volvo

Ett avtal har undertecknades mellan AerotechTelub och AB Volvo där det fastställs, att AerotechTelub med ingående dotterbolag är långsiktig konsult- och tjänsteleverantör med definitionen "Specialist".

AerotechTelub ingår därmed bland de leverantörer som valts ut att långsiktigt arbeta med AB Volvo.

– Detta är helt i linje med Volvos strategi att endast arbeta med ett fåtal utvalda leverantörer.

AerotechTelub med dotterbolag är utvalda av oss som specialister inom väl definierade områden och vi ser fram emot ett djupare samarbete, då de lever upp till våra högt ställda krav på styrka och kompetens, säger Carl-Johan Nyth, inköpschef.

De områden AerotechTelub primärt kommer att arbeta med inom AB Volvo är:

- Informationsförsörjning, dokumentation som stödjer teknik och system
- Produktionsverktyg, -system och workflow för informationsförsörjning
- Verkstadsteknik, diagnostik och metod, utveckling/produktion av teknisk utrustning och verktyg
- Systemlösningar inom test och verifiering av elektronik, elektromekanik samt programvara
- Mätteknik, kalibrering och reparation

Kontaktpersoner på AerotechTelub är Ola Johansson och Håkan Sandgren, båda på AerotechTelub Information & Media.



Mats Larsell berättar om Winchester-projektet och datarekonstruktion för några intresserade besökare.

Celsius Metech och Celsius Test Systems på Elektronik/EP

Bland 350 utställare på Stockholmsmässans Elektronik/EP den 15 till 18 januari fanns Celsius Metech och Celsius Test Systems. I en gemensam monter presenterade de några av sina produkter och tjänster. Efter fyra dagar på mässan kunde de båda företagen göra en första summering.

– Vi hade hoppats på ett större totalt antal besökare till mässan, men samtidigt är vi väldigt nöjda med de besökare vi haft i montern. Det har varit "rätt" besökare. De har hållit en genomgående bra och hög kvalitet, säger Bo Ahlström från marknadsavdelningen på Celsius Metech. Förra gången mässan anordnades kom 15 000 besökare, i år bara 10 600.

– Det märks att det är sämre tider, ekonomiskt sett. Nyckelpersoner från våra kunder kommer hit, men det är färre grupper med hela personalen från en viss avdelning, säger Lotta Fresk, säljare på Celsius Metech i Arboga.

Illustrerad verksamhet

Celsius Metech visade upp verksamhet från sina tre affärsområden tekniska tjänster, mätteknik och datorservice. Bo Ahlström poängterade att det är viktigt att visa sin bredd, då det till mässan kommer kunder inom ett område, med potential att bli kund inom ett nytt område.

– Det är svårt att ställa ut tjänster på en mäsas, när man i många fall inte har något påtagligt att visa upp. Därför har vi försökt illustrera på andra sätt. Hyr du en bil? Varför inte hyra mätutrustning? Då har du alltid aktuell utrustning när du behöver den och du slipper ha kapital investerat i utrustning som står och samlar damm, påpekar

Bo. Vi har även tagit hit en del av en mobil kalibreringsstation för att illustrera våra tjänster kring mobil kalibrering.

Rekonstruktion av data

En riktig publikdragare var en gammal hårddisk från Winchester-projektet, 12" stor med lagringskapacitet på 120MB, i jämförelse med en modern disk på 10GB, endast 2,5" stor. Gert Berglund berättade om lagring och datarekonstruktion.

– Ju mindre diskarna blir och ju mer information de rymmer, desto svårare blir det att rekonstruera förlorade data. Men ingenting är omöjligt. Är data överskrivet en gång är det inte några problem att återskapa. Vid överskrift två gånger har vi goda möjligheter vid rekonstruktionen, men sen blir det svårare. Men fortfarande har vi goda möjligheter att återskapa delar av dokument och filer, säger Gert.

Seminarier

Parallellt med mässan arrangerades en rad seminarier, och på fredagen var det Celsius Metechs tur, på temat Analys i elektrisk mätteknik. Två av de tre föreläsarna, Pia Liljenroth och Leif Andersson, arbetar normalt med teknikutbildning hos Celsius Metech, och den tredje, Patrik Persson, arbetar på den ackrediterade mätplatsen 0012.

– Det är viktigt att synas i rätt sammanhang, säger Patrik. Vi säljer utbildning och konsulttjänster, och då är det naturligt att ställa upp som föreläsare.

– Det är ett led i att göra oss riktigt kända, fyller Leif i.

Förenklad test

Hos Celsius Test Systems demonstrerade Eva Olgemar Boundary Scan. Ett kretskort byggt med tekniken för Boundary Scan går att testa i sin helhet genom att sända in signaler på endast fyra ställen i kretskortet. Det förenklar testningen och gör det enkelt att testa även programmerbara kretsar. Hela tisdagskvällen var vikt för Boundary Scan med seminarier på Celsius Test Systems kontor i Stockholm. Ett femtiotal utvalda gäster från hela Skandinavien deltog och Celsius Test Systems VD, Torbjörn Trygg summerar kvällen:

– En mycket lyckad kväll både för oss och de inbjudna.

Kundspecifikt

I Celsius Test Systems del av monter fanns även andra exempel på företagets verksamhet. Eva berättar att de utför en mängd olika tester inom skilda områden och att de även designar och bygger testsystem åt kund. Ett av dessa är DACROM, ett system för datainsamling, mätning och kontroll av roterande maskiner. Systemet är också användbart



Hos Celsius Test Systems diskuterar säljaren Roland Johansson med Magnus Johansson från Scania i Oskarshamn.

för test och felsökning. Hittills har ett stort antal system sålts till fordonsindustrin. Bland kunderna finns Volvo Powertrain Corporation i Skövde och Volvo Construction Equipment i Eskilstuna och den senaste civila ordern kom från TGOJ i Örebro. Under innevarande år kommer företaget dessutom att leverera DACROM till JAS 39 Gripen flygförband. Dessa system är anpassade för uppkoppling både i fält och i förbandens speciella motorprovhus, och kommer att användas bland annat för kontroller efter motorbyten.

Celsius Test Systems deltog även med personal i andra företags monter. I National Instruments monter med ett testsystem som på mässan utförde tester på en radiostyrd bil. Det drog folk! Boundary Scan-verksamheten presenterades även i Integrated Systems Scandinavias monter.

– Vi erbjuder även utbildning inom testområdet, och vi både säljer och ger support på egna och andras system, säger Eva. Dessutom har vi en stor konsultverksamhet, men den är svår att visa upp på mässa.

När mässan stängde på fredagseftermiddagen återstod att plocka ihop monter. Ett gäng nöjda mässdeltagare drog hemåt till det viktiga uppföljningsarbetet, att bearbeta alla kundkontakter som skapats. Det är först därefter ett riktigt facit för mässan kan skrivas.

JESSICA FORSGÅRD
FOTO: PETER LINDSTRÖM

Irina – med siktet inställt



Med van hand monterar Irina Popa lasersiktet på stativet.

Med vana rörelser fäster hon lasersiktet samtidigt som hon berättar om sitt examensarbete som snart är klart. På laserbanan träffar vi Irina Popa, snart färdig civilingenjör med stort intresse för laser och annan optisk utrustning.

En ruggig och grå januaridag stiftar Intrycket bekantskap med Irina Popa på division Sensorsystem i Arboga. Irina arbetar med laser och annan optisk utrustning inom affärsenheten Spanings- och Navigeringssystem, avdelning Optronik. Så snart vädret blir bättre kommer hon att slutföra sitt examensarbete, och därefter väntar fortsatt arbete på avdelningen.

– Jag ska kalibrera måltavlan för laserbanan. För att kunna göra det får inte sikten vara för dålig och det måste vara plusgrader. Och så måste jag nog ha hjälp med själva tavlan, säger Irina med ett skratt.

Mätningar i laserbanan

Laserbanan Irina talar om är en testbana tillhörande AerotechTelub i Arboga. Till ett litet rött hus finns en tunnel ansluten. Genom tunnelns mynning ser vi en liten, röd, fyrkantig måltavla. Måltavlan sitter monterad på en kilometers avstånd och är 16 kvadratmeter stor. Mot måltavlan skickar man en laserpuls som studsar och kommer tillbaka. Irina berättar med inlevelse hur man kan mäta laserpulsens ändring i utseende och effekt. Efter en test på banan får man ett kvitto på laserns status, och utifrån det kan man bedöma vad som ska göras vid underhåll eller reparation.

Ögondödare

– Det är viktigt att inte glömma skyddsglasögonen. En laser kan vara "ögonsäker", men den kan också ställa till stor skada i form av brännsår i ögonen, säger Irina. Det är bra att vara på den säkra sidan, när man tänker på vad som kan hända. Det gäller också att vara försiktig, eftersom laserljuset för vissa lasrar ligger utanför det synliga området.

Irina berättar att när en laserstråle fokuseras kan styrkan i strålen få dammpartiklar i luften att brinna upp.

Irina Popa

Ålder: 28 år

Arbetar: med optronik på division Sensorsystem sedan juni 2001.

Bor: i Arboga sedan i juli 2001, tidigare i Västerås.

Bakgrund: Civilingenjörsutbildning elektronik på KTH, inriktning fotonik.

Dessutom ett år pedagogikstudier.

Fritidsintressen: fotografering, motion och musik.

Under sitt examensarbete har Irina studerat och mätt hur laserpulser förändras och dämpas av atmosfären och av lasermåltavlans yta.

– Det kan höras ett "poffande" ljud när de brinner upp. En gång hade vi getingar i tunneln till laserbanan. De trivdes nog inte så bra när vi testade!

Teori och praktik

Att arbeta med lasrar kan för en utomstående verka vara ett smalt arbetsområde. Irina kan förstå min synpunkt, men påminner mig om att lasrar i många storlekar finns på väldigt många platser i samhället. De flesta har en laser i sin dator, i CD-enheten, liksom det finns en laser i varje CD- och DVD-spelare. Inom det militära området är de frekvent förekommande. Tekniken med pulser kan även återfinnas inom de växande områdena fiberoptik och bredband.

– Det var först under andra läsåret på min utbildning jag kom i kontakt med laser, och jag blev direkt mycket intresserad. Inriktningen fotonik kändes sedan naturlig att välja inför sista året, säger Irina.

Att komma ut i arbetslivet känns bra, tycker Irina, efter många år på skolbänken. Blandningen av teoretiska och praktiska moment är något hon uppskattar:

– Är det något man funderar över är det lätt att gå och testa för att se om ens teori stämmer, och det är bra arbetskamrater som delar med sig av sina erfarenheter. Det är mycket omväxling, med tankearbete vid skrivbordet, verkstadsjobb och till laserbanan för att testa. Jag gillar helhetssynen som är här. Vi jobbar med hela system inom den militära optroniken. Inom annan industri kan det vara lätt att hamna på komponentnivå, säger Irina.

Tekniken i fokus

Känns det inte ensamt att vara tjej med ett tekniskt yrke? Irina funderar en stund och säger sedan att hon nog inte tycker det.



Ungefär en kilometer bortom tunnelns slut sitter måltavlans. Med en EGRUPP-laseravståndsmätare i famnen är Irina Popa på plats vid laserbanan.

– Under hela min utbildning har vi varit väldigt få tjejer, faktiskt ända sedan gymnasiet. Jag har blivit van, säger Irina med ett skratt. Det är roligt med all teknik, och det är roligt att alla här jobbar med optik, sen spelar det inte någon roll om det är kvinnor eller män. Jag lär mig väldigt mycket av de andra, alla är väldigt hjälpsamma. Samtidigt är det skönt att det är mycket kvar att lära. Jag kommer aldrig att bli fullärd!

JESSICA FORSGÅRD
FOTO: PETER LINDSTRÖM

Vi går mot ljusare tider

Den mörka årstiden har vi snart helt lämnat bakom oss. Äntligen tycker jag, eftersom jag är mycket mer för den ljusa årstiden och högre temperaturer. Den här vintern har varit något märkligare än tidigare vintrar åtminstone söder om Dalälven. Kallt och snö under julhelgen och sedan mildt och regn. Det kanske har ändrat sig då detta läses.

I vilket fall så går vi också mot ännu ljusare tider för hela Saab och AerotechTelub. Den för Saab något svårflörtade börsen har reagerat mycket positivt på utvecklingen av försäljning av Gripen-flygplan, kontraktet med NHIndustries för utveckling av ledningssystem m m till den nya svenska helikoptern NH90/Hkp 14 och beställningen på spaningskapsel till Gripen. Detta är bara några exempel på framgångar.

Affärerna och möjligheterna för Gripen nämner jag också för att de leder till affärer för AerotechTelub, omedelbart och på längre sikt. Överenskommelserna om våra delar i helikopteraffären och spaningskapseln är klara. Bra arbete och innovativa lösningar tidigare har, i kombination med goda insatser vid förhandlingarna, lett till denna framgång. Långsiktigt tror jag att dessa affärer kommer att generera en hel del följdaffärer både inom vidareutveckling och genom att vara en grund för nya affärsmöjligheter mot nya kunder och marknader. Det senare gäller speciellt helikopteraffären, där vår leverans nu består av den markbaserade planerings- och utvärderingsutrustningen. Beträffande exportaffärerna för Gripen har vi ännu inte kommit till några större egna affärsavslut. Men om vi fortsätter och till och med ökar ansträngningarna mot köparländerna samt vid kontakterna med Aerospace för våra tjänster och lösningar inom till exempel underhåll, kommunikation, teknisk doku-

mentation, så ska detta förhoppningsvis leda till att vi snart har omfattande verksamhet även mot Gripens exportländer.

Nämnda avtal var exempel på några stora affärer. Med den typ av verksamhet vi bedriver är våra affärer normalt mycket mindre men många. Utgångsläget för produktionen och faktureringen detta året är för de flesta enheterna mycket bra. Detta tack vare rätt marknadsförutsättningar och utbud samt alla goda insatser tidigare och inte minst under hösten förra året.

Vid årsskiftet införde vi ett gemensamt ekonomi- och personalsystem för huvuddelen av vår verksamhet. Det är och har varit många involverade i arbetet att byta system. Jag vet av erfarenhet, att det alltid kommer överraskningar, som är omöjliga att förbereda sig för. Hittills har jag förstått att det har lösts genom engagerade och goda insatser av de som arbetar med systemen.

Vi är nu också inne i en period då alla medarbetare ska ha utvecklingssamtal samt lönesamtal med sin chef. Det är en grannliga uppgift för båda parter och jag önskar er lycka till med samtalen, som båda ska vara tillfreds med.



Jan Eiborn



Jan Eiborn