



Missuppfattning eller svikna löften Vad ligger bakom strejken på Motor?

Tidningar, radio och TV har i veckan rapporterat om en sittstrejk på FFV Aerotech i Arboga. Personalen på Motors RM8-avdelning, MA, lade ner arbetet sedan Motorledningen, enligt deras uppfattning, inte infriat sina löften om resultatlön.

Sedan ledningen lovat prioritera verkstadspersonalens lönefrågor i årets löneförhandlingar, återupptog de anställda arbetet på måndagen.

Börje Sturk, SF-ordförande i Arboga, förklarar i korthet vad som ligger bakom tvisten på RM8-avdelningen.

– Ett skäl är den kraftiga arbetsbeläggningen på MA som har varat sedan oktober förra året. Ledningen gick ut med önskemål om övertid på minst 8 timmar per vecka och anställd, varpå personalen ställde motkrav på ersättning med 10 kronor i timmen.

I det läget samlade Börje sitt folk och förklarade hur avtalsförhandlingar och skyldighetsavtal fungerar i praktiken. Verkligheten är inte sådan att de anställda kan ställa den typen av motkrav, fick de veta.

Själva knuten

– I mitten av november samlade chefen för MA, Lars Svensson, sina anställda och presenterade i punktform vilka konsekvenserna skulle bli vid oenighet alter-

nativt enighet om kravet på övertidsarbete, fortsätter Börje och berättar att det är där själva knuten sitter. Bland punkterna fanns nämligen en uppgift om 2 000 kronor angiven.

– De anställda tolkar presentationen som att, vid enighet om övertid, skall summan utbetalas på MA oavsett resultat i övrigt inom Motor.

Ledningen ser summan, om jag tolkar den rätt, bara som ett exempel på hur resultatlönen skulle kunna påverkas i bästa eller sämsta fall.

Där står parterna idag. Till saken hör också att övertidsarbetet på MA har ökat sedan november.

Fler frågor

Börje Sturk har tagit förbundsjuristerna till hjälp för att tolka om uppgifterna som presenterades på MA i november kan betraktas som juridiskt bindande löften?

– Allt pekar på att de inte kan det, så jag har förvarnat personalen, säger Börje. Det troliga är istället

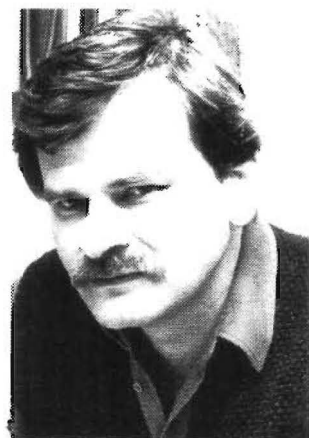
att vi tar upp frågan som tvistemål.

– Det här är en sida av saken. Personligen tror jag att det finns flera faktorer som man måste ta hänsyn till för att lösa problemen på MA. Det finns mängder av exempel på löften från ledningen som aldrig blir infriade. Det kan gälla saker som att åtgärda brister i emballage, pallar och andra småsaker. När inget händer ökar missnöjet stadigt, trots att det kanske rör sig om "skitsaker" i sammanhanget.

Värda en slant

– Varje nyanställd bör få en ordentlig presentation av hur företaget ser ut och vad människor arbetar med här. Gärna med rundvandring, eftersom det kan vara enda tillfället för dem att få se något annat än sin egen arbetsplats. Och de måste få klara besked om hur avtal och lönesystem fungerar, för där finns det otroliga brister idag.

– Ge personalen information om vad som händer och sker. De är företagets bästa ambassadörer utåt om de får möjlighet att spela den rollen. Idag är Viggen ett förbaskat bra flygplan som visas dagligen i alla möjliga sammanhang. Då vore det ju konstigt om inte



Jag kan inte bedöma om det är en missuppfattning som ligger bakom strejken på MA, det får juristerna göra. Däremot vet jag att det finns en lång rad svikna löften i bakgrunden, säger Börje Sturk.

de anställda med stolthet kan och vill berätta att dom jobbar med just det flygplanet. Då har ledningen missat den möjligheten totalt.

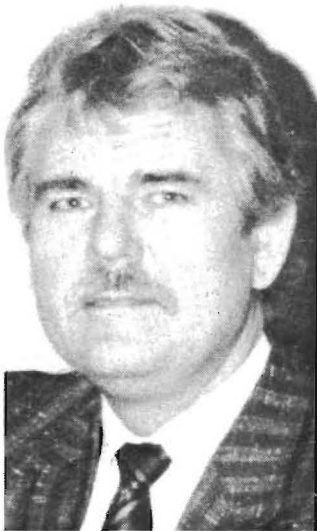
– Åk på studiebesök och visa vad som händer med jobben när det sätts in i sitt rätta sammanhang, och hur viktigt det är att motorn går perfekt.

Börje fortsätter själv brottningen centralt för att de anställda skall få bättre löner. Det är inte mer än rätt att de, med kravet på yrkesutbildning och med sitt ansvar, får ett par kronor extra, tycker han.

Anne Allard



Thomas Persson på nytt jobb



Thomas Persson byter arbetsuppgifter och tar hand om Aerotechgruppens internationella militära affärsutveckling.

Thomas Persson har åtagit sig att ansvara för Aerotechgruppens internationella militära affärsutveckling.

Thomas har tidigare varit ansvarig för division Avioniks affärsutveckling (se artikel i Tech-In 1 1989).

I höstas blev han ombedd av företaget att ta hand om och avsluta Aerotechs åtaganden för projekt 35Ö (Österrikeprojektet). När mångmiljonprojektet nu närmar sig sitt slut ska Thomas byta arbetsuppgifter.

Nu kommer Thomas att tillhöra affärsområdet Commercial Aircraft och ta sig an hela Aerotechgruppens internationella militära affärsutveckling, exklusive motorer och Skandinavien.

Thomas finns i byggnad 1 i Arboga och nås på telefon 0589-81456, och han har organisationsbe-teckning CC40.

Nytt treårsavtal för CT7 Samarbetet med GE fortsätter

FFV Aerotech har skrivit ett treårigt avtal med flygmotortillverkaren General Electric. Överenskommelsen gäller reparationer, underhåll och tekniskt stöd på i första hand CT7-motorn, som sitter i bland annat flygplan Saab340. Avtalet inbegriper även garanti-reparationer.

I princip handlar det om en förlängning av tidigare auktorisation. Med detta avtal får FFV Aerotech och Motordivisionen förutsättningar att fortsätta konkurrensen om CT7-underhållet på marknaden.

FFV Aerotech är den dominerande leverantören av CT7-underhåll i Nordeuropa och fördubblade förra året sin fakturering för CT7 jämfört med året innan.

Företaget är även aukto-

riserat av den amerikanska luftfartsmyndigheten FAA. Det har hittills gett en del CT7-jobb på USA-marknaden via SAAB liksom på en del USA-registrerade CT7-motorer i Europa.

Tar in och ökar

– Utvecklingen är mycket gynnsam för vår CT7-verksamhet, säger Yngve Rosen, chef för Motoravdelning Turboaxel/Turboprop.

– Vi har återtagit de marknadsandelar vi tappade när vi inledde den här satsningen för ett par år sedan, och vi har utökat dem ytterligare.

– Vi är mycket nöjda med att vårt samarbete och de goda relationerna med en seriös och erfaren motortillverkare som General Electric fortsätter att utvecklas, tillägger han.

Anne Allard

Förslag från Alf Gustafsson, SF:

– Ge högre prioritet åt förslagsfrågor

Förslagskommittén i Arboga samlades förra veckan för att behandla totalt 113 förslag. Av dessa fick 17 ersättning och 21 avslogs eller lämnades utan åtgärd. Merparten, det vill säga 75 ärenden, bordlades.

– Alla dessa bordlagda förslag börjar växa oss över huvudet, säger Alf Gustafsson, en av SFs representanter i kommittén.

– Ett skäl till att de har blivit så många är att remisshanteringen går väldigt långsamt. Att yttranden från FMV och VFA kan ta tid är väl okey, men yttrandena från våra egna divisioner borde gå snabbare.

Det äldsta bordlagda förslaget behandlades av kommittén första gången i augusti 1987. Fortfarande väntar man på remissyttranden från sakkunniga i organisationen.

– Med en högre prioritering av förslagsärenden skulle omloppstiden bli betydligt kortare, tror Alf. Och med snabbare hantering kan man utnyttja förslagsverksamhetens möjligheter betydligt effektivare.

AA

Industriministern besöker Arboga

Industriministern Ivar Nordberg besöker i dag - fredag - FFV Aerotech i Arboga.

Den första programpunkten är en presentation av Aerotechgruppen. Därefter kommer industriministern att göra två verkstadsbesök. Han skall titta på underhållet av RM8, på division Motor och modifiering av dator

CK37 till Viggen, på division Avionik. Därefter får ministern en orientering om Aerotechgruppens utveckling och framtid, samt en orientering om läget i förhandlingarna om RM8-underhållet. Vid lunchen kommer även representanter för personalorganisationerna att delta.

Flygplanmekaniker certifierade

I december 1988 fick ett tjugotal flygplanmekaniker sitt certifikat. Det här var första gruppen, men fler följer, sa Hans Molander, chef för avdelning Flygplan vid division Flygteknik i Linköping, när han delade ut certifikaten.

Certifieringen innebär att operatören självständigt får arbeta med visst objekt. I detta fall flygplan och helikopter.

För certifiering krävs, inom avdelning Flygplan, en grundutbildning, föreläs- och objektutbildning



och ett godkännande av certifikatet.

I botten ligger naturligtvis ett krav på FFV Aerotech: nämligen ett

kundkrav att uppfylla vissa kvaliteter för att få arbeta på flygande materiel.

BA