

# Nya AEROGRAMMET

Personaltidning för FFV Aerotech. Nr 7 - 30 november 1990.

Postadress: FFV Aerotech, 581 82 Linköping. Redaktör och ansvarig utgivare: Lennart Bladh, tel 013-231560. I redaktionen: Anne Allard, tel 0589-82405, Hans Brännström, tel 063-156154. Ripsättning och tryck: LTAB Linköpings Tryckeri AB, 1990.

Arboga Elektriska Förenings  
www.aef.se  
5358



Jan Eiborn, FFV Aerotech:

## – Mitt i all glädje får vi inte glömma vardagen

Efter att ha suttit i många och långa förhandlingar summerar Jan Eiborn de resultat som han tillsammans med Volvo Flygmotor har uppnått.

– Min första kommentar är att vi har åstadkommit en fantastisk lösning för alla inblandade. De anställda på Motor får behålla sin sysselsättning. Jag, som förespråkare för FFV Aerotech, och Volvo Flygmotor är som parter i förhandlingarna mycket nöjda med avtalet. Både FFV styrelse och ledning har uttalat sitt gillande. Facket har vunnit på den här lösningen. Och i vår omvärld har huvudkunden, som nu får sin eftertraktade strukturlösning, politiker och inte minst Arboga kommun all anledning att också känna sig tillfredsställda.

– Mot den bakgrunden känns det nästan litet motigt att så här nära inpå uppgörelsen behöva påminna om den verklighet vi nu går till mötes. Det är onekligen skönt för alla att känna sig som vinnare nu när jobben är säkrade och livet går vidare. Men verkligheten har alltid flera sidor, påpekar Jan.

Det han främst tänker på är de förändringar som avtalet om motorbolaget kommer att medföra.

– Bland annat tvingas det nya bolaget göra genomgripande förändringar för att sänka kostnadsnivåerna. Att redogöra för vad det innebär blir en första uppgift för bolagets nye VD, som även har den viktiga uppgiften att fullfölja de rationaliseringsprojekt som redan har påbörjats.

De senaste årens konkurrenssituation kommer, enligt Jan, att från och med 1991 ge dramatiskt sänkta prisnivåer. De blir betydligt lägre än i tidigare produktavtal och framför allt i jämförelse med den bok- och räkningsnivå som har gällt det senaste året. Därför måste nu motorbolagets verksamhet anpassas till det nya läget.

### Volvo dirigerar

Jan betonar också det faktum att Volvo Flygmotor som huvudägare i det nya bolaget nu håller i dirigentpinnen. Men han poängterar samtidigt att FFV Aerotech med sitt deläggande har både ett ekonomiskt och strategiskt intresse i verksamheten.

– Vi är bland annat angelägna om att behålla vår helhetssyn på svenska försvarets underhållsproblem, påpekar han.

– Rent praktiskt innebär emellertid ägarförhållandena som ett exempel att det är Volvo Flygmotor som nu skall tillsätta VD för bolaget i samråd med oss.

### Två kulturer

– Vi står även inför det faktum att två företagskulturer nu skall etablera sig på en och samma arbetsplats i Arboga. Vi försöker nu att tillsammans skapa förutsättningar för underlätta den situationen, säger Jan.

Det hälftenägda servicebolaget är en sådan förutsättning som skall lösa fördelningen av gemensamma resurser. Även när det gäller anläggningar kommer parterna att försöka hitta bra och praktiska utvägar.

– I den utsträckning det låter sig göra skall även fastigheterna följa med in i den nya konstellationen. Men det kommer att bli vissa komplikationer som vi får lösa på annat sätt, förutser han. En sådan komplikation är den tredjedel av bergverkstadens utrymmen som division Avionik idag utnyttjar.

### Mycket återstår

– Tiden är knapp fram till årsskiftet, och många frågor återstår att lösa. Men båda parter är inställda på att vi skall göra allt som står i vår makt för att få både motorbolag, servicebolag, FFV Aerotech och Telub att fungera tillsammans efter nyår, lovar Jan.

Han är emellertid medveten om att löftet inte kommer att hålla till hundra procent. Det finns frågor som inte låter sig lösas i förväg, och dessa tvingas man ta itu med efterhand.

– För att nu ingen skall uppfatta det som att jag försöker lägga sordin på stämningen, vill jag bara än en gång betona att såväl jag och som mina medarbetare har all anledning att vara glada över den här lösningen, understryker han.

### Ett klipp till

På frågan om hans egna närmast



– Även om den krassa verkligheten snart gör sig påmind igen, så gläds jag med mina medarbetare över den lösning som avtalet med Volvo Flygmotor innebär, säger Jan Eiborn.

planer, svarar Jan leende och efter viss tvekan:

– Med risk för att verka banal, men för att vara alldeles ärlig, så tänker jag gå

och klippa mig. Den senaste tiden har allt handlat om Motor och förhandlingar. Där har jag varit FFV Aerotechs representant och nu är det

hög tid att jag ser ut som en sådan också.

Text: Anne Allard  
Foto: Reinhold Carlsson

Hans Krüger, Volvo Flygmotor:

# - I detta äktenskap har vi vunnit en son

När personalen vid FFV Aero-  
tech och Volvo Flygmotor gick  
hem för att fira helg med nyhe-  
ten om det gemensamma mo-  
torbolaget, fortsatte det båda  
parterna sitt arbete. Mycket  
återstår för dem att göra innan  
bolaget kan starta sin verksam-  
het vid årsskiftet.

Hans Krüger, chef för affärs-  
område Militärt Flyg vid Volvo  
Flygmotor, fanns i Arboga redan  
på måndagen och skisserade då  
vad som kommer att hända den  
närmaste tiden.

- Det som nu pågår är att vi tillsam-  
mans sammanställer den RM8-offert  
som motorbolaget skall lämna till För-  
svarets Materielverk 1 december. Tids-  
utrymmet är kort, men vi har god hjälp  
av det underlag som parterna redan ti-  
digare har tagit fram, säger Hans  
Krüger.

Det gäller nu att samordna den tota-  
la kunskapen om motorn och att även  
dra full nytta av Volvo Flygmotors  
kunskaper kring teknik, krav och metoder i  
det direkta underhållsarbetet.

- Som delägare får vi starkare driv-  
kraft att tillsammans hitta nya och billi-  
gare underhållsvägar, påpekar han.

## VD-frågan

Majoritetsägaren Volvo Flygmotor

kommer att ha stort inflytande i det nya  
bolaget.

- Våra planerna är fortfarande över-  
gripande. Men vi kommer relativt snart  
att placera folk från Trollhättan här i  
Arboga för att samordna verksamheten,  
betonar han.

VD-posten skall besättas före 1 janu-  
ari, och den personen måste snarast till-  
träda sin tjänst för att sedan delta i ut-  
formningen av den verksamhet som  
skall fungera från årsskiftet.

## Rätt riktning

Om reaktionerna i Arboga var klart  
positiva, så var känslorna i Trollhättan  
mer blandade inför beskedet om samgå-  
ende. Det är där jobben nu kommer att  
försvinna. Även om Volvo Flygmotor  
lovade drabbade annat arbete, så har  
motorjobben - där som här - en särskild  
status.

- De människorna känner naturligt-  
vis besvikelse över att bli av med sina ar-  
beten, säger Hans Krüger. Men totalt  
sett tror jag att de flesta trots allt accep-  
terar förändringen och ser den som ett  
steg i rätt riktning. Och för Volvo Flyg-  
motor är det klart positivt att samla all  
kunskap och verksamhet kring flygmo-  
torer i egen regi.

- Från vår sida ser vi dessutom gärna  
ett utbyte i båda riktningar mellan  
Trollhättan och Arboga. Det finns nyck-  
elpersoner på båda håll, och det är våra  
kombinerade kunskaper och erfarenhe-  
ter som ger det nya bolaget dess styrka,

tilläger han.

## Två vinnare

Bolaget kommer inom kort att få ett  
nytt namn. Mer vill inte Hans Krüger  
avslöja i detta skede.

- Parterna betraktar den här affären  
som ett äktenskap med två vinnare. Här  
har båda fått en son och inte förlorat en  
dotter, som det heter i sådana samman-  
hang.

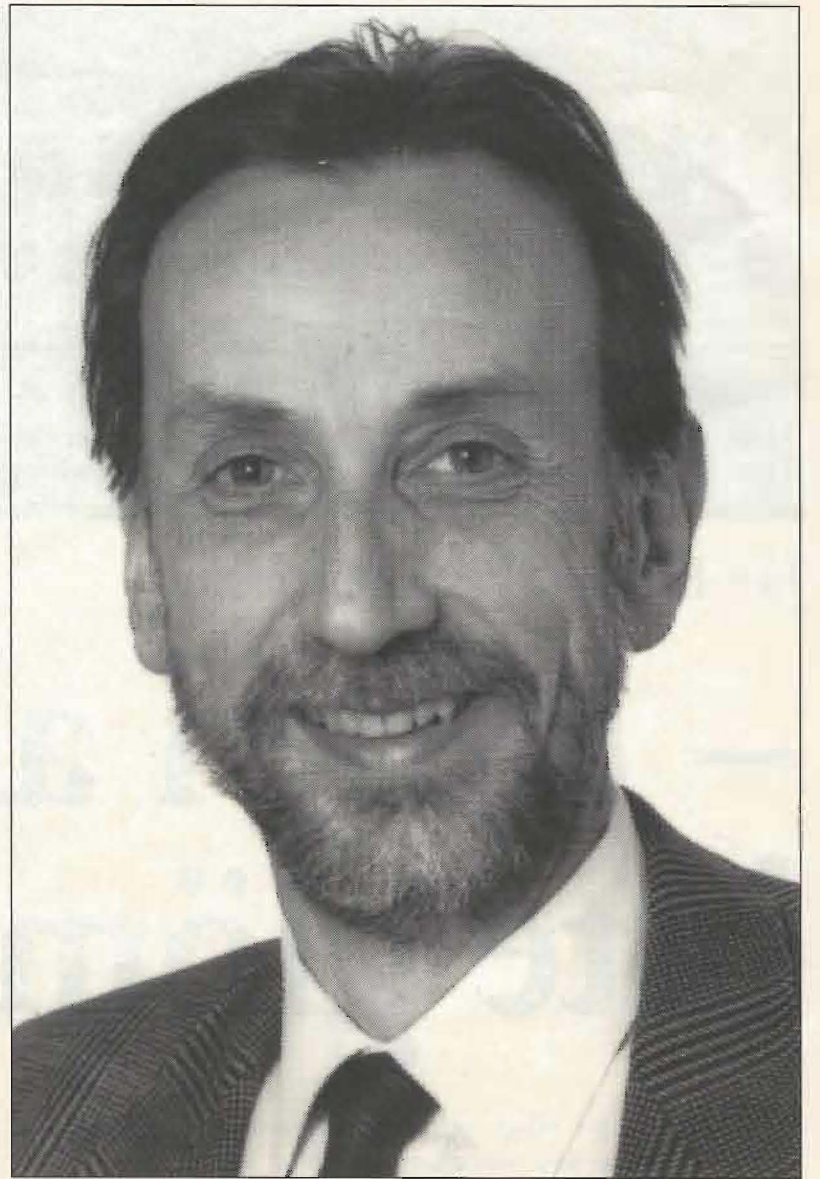
Han fortsätter på samma linje och  
understryker att äktenskapet nu kräver  
intensiv samvaro inom familjen, så att  
de ung tu lär sig att trivas i gemenska-  
pen med sina svärföräldrar.

- Från vår sida sett är det dessutom  
viktigt att de anställda här i Arboga bör-  
jar tänka "Volvo". I det sammanhanget  
är informationen viktig både lokalt och  
internt. Därför måste vi snarast lösa frå-  
gan om hur det behovet skall tillgodo-  
ses.

## Smarta lösningar

Nu när ramarna finns återstår det  
verkliga jobbet med att måla själva tav-  
lan. Hans Krüger hoppas att även den  
nya andan skall upplevas positivt i Ar-  
boga.

- Min förhoppning är att det skall  
kännas som ett lyft för de anställda i det  
nya företaget att få ta hand om hela  
RM8-underhållet. Men vi får i detta  
sammanhang inte glömma att vi måste  
öka vår effektivitet och produktivitet  
med tanke på den låga prisnivå som vi



Hans Krüger sticker inte under stol med att såväl SOL- som MOLN-projektet har varit väsentliga faktorer i värderingen av den här affären

nu tvingas in i. Det finns dock goda  
förutsättningar att samordna och min-  
ska befintliga resurser, öka den totala  
utnyttjandegraden och tillvarata indivi-  
duella insatser för att hitta nya, smarta  
lösningar.

Hans Krüger sticker inte under stol

med att såväl SOL- som MOLN-pro-  
jektet har varit väsentliga faktorer i vär-  
deringen av den här affären. Han fram-  
håller också vikten av att de planlagda  
lösningarna nu genomförs, och att an-  
svaret för detta främst ligger hos dem  
som kommit fram till lösningarna.

Hans Molander, Division Motor

# Lyckligt slut på ovissheten

I Arboga mottogs nyheten om  
samgåendet mellan FFV  
Aerotech och Volvo Flygmotor i  
ett gemensamt motorbolag med  
spontana applåder. Det var i  
första hand beskedet att Motor  
behåller verksamheten med  
Viggenmotor RM8 som utlöste  
glädjen. Därmed tog två och ett  
halvt års väntan i ovisshet slut  
inte bara för de berörda på  
Motor, utan även för hela  
Arboga.

För Hans Molander kom beskedet  
om den nya bolagsbildningen som en  
ettårspresent. Det var nämligen ganska  
exakt ett år sedan han klev in i rollen  
som chef för Motordivisionen i Arboga.

- Då visste jag egentligen inte vad  
som väntade i framtiden. Divisionen  
befann sig redan i ett ovisst kon-  
kurrensläge, och i det läget fanns det  
egentligen bara två alternativ. Att vinna  
RM8-avtalet och fortsätta ver-  
ksamheten eller att förlora och avveckla.

Det tredje alternativet som nu är ett  
faktum existerade inte annat än  
möjligt som en tanke.

## Lön för mödan

- Att det alternativet ändå har  
blivit verklighet ser jag som en bra  
lösning. Den tillfredsställer kundens

uttalade önskemål om en utveckling i  
just denna riktning. Samtidigt öppnar  
den möjligheterna att samordna och  
stärka kunskaper i Sverige både vad  
gäller underhåll och tillverkning av  
flygmotorer.

Hans ger en eloge till hela per-  
sonalen på Motor som fått kämpa hårt  
för att visa framfötterna.

- Hade de gett upp skulle vi inte  
ha lyckats med det vi nu har gjort. Jag  
beundrar deras förmåga att orka sträva  
vidare, trots den långa och pressande  
ovisshet de tvingats leva med så länge.  
Nu har de äntligen fått lön för mödan.

## Andningspaus

Trots allt har det senaste årets respit  
inneburit två väsentliga fördelar för  
Motor. Den gav divisionen tid att dra  
igång sina MOLN- och SOL-projekt.

- Det har varit av största betydelse  
för oss att vi fick den här tiden för att  
rationalisera hela vår verksamhet med  
målet att sänka kostnadsnivåerna. De  
inteckningar Motor därmed har gjort i  
sina trimprojekt, skall vi nu även  
genomföra.

- Vi fick också chansen att visa vår  
omvärld att det är Motor som har de  
bästa förutsättningarna att driva RM8-  
underhållet, både när det gäller resurser  
och personal. Jag är övertygad om att  
dessa faktorer har bidragit starkt till den  
lyckliga utgången.

## Omställning

- I mina uppgifter ingår nu att  
plocka fram alla oklara frågor i ljuset  
och försöka lösa dem före årsskiftet.  
Där återstår en hel del att göra, säger  
Hans.

Han ser det också som viktigt att  
huvudägaren markerar sin roll i det nya  
bolaget och förutser att Volvo  
Flygmotor nu placeras egen personal på  
olika chefsnivåer.

Hans vill som FFV-anställd inte  
spekulera för mycket i motorbolagets  
framtid, men tror ändå att huvudinrik-  
ningen blir i stort sett densamma som  
hittills.

- Däremot är det viktigt att alla  
anställda på Motor förbereder sig men-  
talt på de förändringar som nu måste  
komma. Det underlättar proceduren  
om alla snabbt ställer om sig efter bästa  
förmåga.

- I mina uppgifter ingår nu att plocka fram  
alla oklara frågor i ljuset och försöka lösa dem  
före årsskiftet. Där återstår en hel del att göra,  
säger Hans Molander.

Texter: Anne Allard

Foto: Reinhold Carlsson,  
Volvo flygmotor



Jan Söderberg, Elverkstaden:

# – Vi måste satsa mer på service hos kunden

– Här har divisionens omorganisation inte lett till några drastiska effekter. Däremot gör sig den krassa verkligheten påmind överallt, och i likhet med många andra står vi inför kravet att banta våra kostnader, berättar Jan Söderberg, chef på division GS Elverkstad i Östersund.

Han har drygt tjugo medarbetare och förutspår att de i framtiden får göra allt mer arbete ute på kundens egna anläggningar.

– Vi har en kärntrupp som redan nu reser mycket i jobbet och är positiva till det sättet att arbeta. Men på sikt tror jag att andelen underhåll på plats ute hos kunden kommer att öka, säger Jan.

Det innebär mer resande i framtiden och ställer höga krav på servicevilja. Jan ser inte bara nackdelar i en sådan utveckling. Den kan även vara till nytta, framför allt om de militära uppdragen kombineras med fler civila. Det kommer emellertid att kräva en hel del insatser för att sälja jobben på verkstaden.

## Nya signaler

– Idag får vi signaler i den här riktningen från kunderna inom försvaret, säger Jan och berör därmed även en av nyheterna efter omorganisationen.

När stab marknad avvecklades, fick linjen överta en del ansvar för sin egen marknadsföring. Nu skall Jan och hans medarbetare på ett helt annat sätt än tidigare själva sälja Elverkstadens kundande på marknaden.

– Så har vi inte jobbat förut, men jag tror att det kan bli kul. Framför allt därför att vi redan har mycket kontakter bland folket på flottlärarna.

Han tänker bland annat på cheferna för förbandens tekniska enheter. De som har ansvar för basmateriel och är

kundens beställare på det området. Jan ser dem som en tänkbar inkörsport för sin marknadsföring.

## Högsta prioritet

I likhet med divisionschefen Håkan Östergren menar Jan att koncernbemyndigelse och bolagsfrågor får komma i andra hand just nu. I tider som dessa har den egna verksamheten och sysselsättningen högsta prioritet.

– Att försvaret stramar åt ekonomin ser vi redan. Lite märkligt är det ändå att det redan slår mot oss på avdelning Elektro, medan avdelning Fordon har full huggning, säger han lite bekymrat.

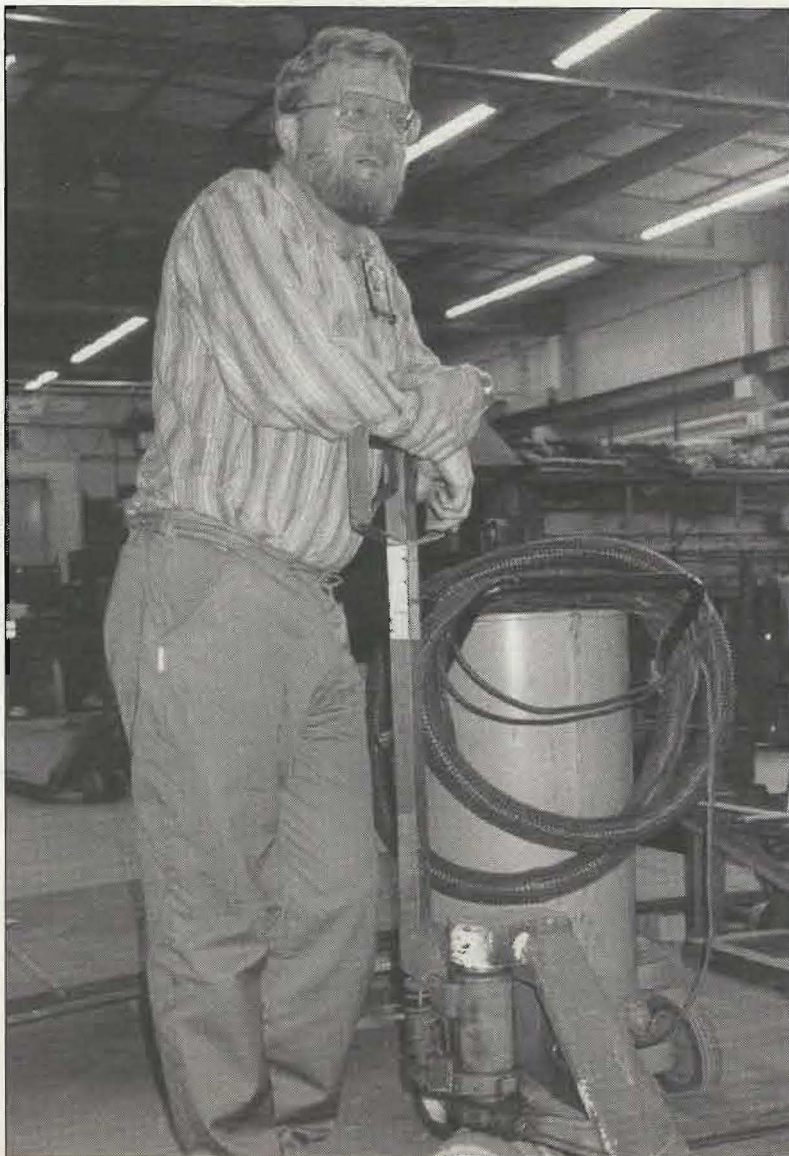
Men visst har Elverkstaden en del jobb att luta sig mot i framtiden också, enligt Jan. Projektet att byta eldon till så kallade Europadon på samtliga flygflottiljer pågår, och det fortsätter en bit in på nästa år. Verkstaden backar även upp flygvapnet med underhåll och utbyteenheter på basmaterielsidan. Elverk, braggar, roterande maskiner, förbrukningsmateriel och en del elektronik bland annat. För den okunnige är bragg en miljömaskin som, i beredskapsyfte, förser militära flygplan med el och luft på marken.

## Servicekänsla

– Dessutom gör vi jobb på motsvarande materiel åt armén. Men totalt sett lutar det ändå åt att materielen förädlas i högre utsträckning framöver, och att behovet av underhåll här på verkstaden minskar.

– På hemmaplan måste vi jobba hårt med att öka effektiviteten. För att bli framgångsrika måste vi kallt räkna med att sänka genomloppstider och priser. Det ligger med i den ökade servicekänslan jag talade om tidigare.

Samtidigt gäller det att ragga nya jobb för att få full sysselsättning. Den marknad Jan tänker på då är främst försvaret, men han tackar inte heller nej till civila jobb som faller inom Elverksta-



– Vi har en del bekymmer på Elverkstaden idag, men genom att satsa på högre effektivitet och bättre servicekänsla skall vi nog ro hem nya jobb både från militära och civila kunder, säger verkstadschefen Jan Söderberg.

dens ram.

– Det är mycket möjligt att trenden vänder uppåt igen när vi börjar visa oss mer ute bland kunderna och vågar bära vårt emblem med stolthet, säger han

och skrattar själv åt sin högravande ton. Men, betonar han till sist, det är alltid bra marknadsföring att stå för det man är duktig på.

Insänt & Debatt

## Snålhet och dumhet

I jultider brukar de flesta företag bjuda sina anställda på jullunch. Detta som ett sätt att tacka personalen för ett avslutat år. Enligt flera uttalanden av olika chefer inom FFV Aerotech är personalen deras största tillgång. Speciellt som vi är ett tjänsteföretag med stor andel konsulttjänster.

Nu "bryts" denna tradition av Robotavdelningen (AR) i Arboga. Eftersom mässens julbord kostar 165 kronor per person, får all kostnad utöver denna betalas av respektive anställd om man vill gå någon annanstans. Detta medför en egen kostnad på 10 till 35 kronor per person för att bli bjuden på julbord på något av Arbogas övriga matställen.

När man nämner detta på andra avdelningar som vi samarbetar med både inom Avionik och Motor, skrattar folk först och tror att vi skojar. Därefter tycker de, precis som vi, att här när snålheten och dumheten nya rekord.

Vad tycker chefen för Avionik om att det är olika mellan avdelningarna? Vad tycker chefen för Aerotech?

Vi vet vad vi tycker. Det är inte bra PR för Robotavdelningen. Det är inte ett bra tack för hårt arbete på en avdelning som har gått bra under året.

”Ett stort antal anställda på AR”

Bengt Bardvall, chef på Avionik, svarar på insändaren:

## Svar till Snålhet och dumhet

Avioniks ledningsgrupp beslöt kollektivt den 13 november att takpriset för jullunch skulle sättas till 165 kronor. Avsikten var just den att undvika sådana olikheter mellan avdelningarna som insändaren pekar på. Så långt dumheten.

Så till snålheten. Takpriset måste ju läggas någonstans, och här har nog rimlighet varit vägledande framför snålhet. Vår egen förträffliga restaurang Gyllene Balken serverar ett bra julbord för 165 kronor. Gyllene Balken behöver alla gäster den kan få. Gynna Gyllene Balken, det är dom värda!

Bengt Bardvall

## Visste du att...

... kilometerersättningen höjdes redan 1 oktober till 240 öre per kilometer som en följd av prisökningarna, i första hand på bensin.

## Anmäl din inkomst

Att ha rätt inkomst inregistrerad på Försäkringskassan är alltid viktigt för att få rätt sjukpenning. I och med att du kommer att få sjukpenning direkt från Försäkringskassan när FFV Aerotech blir bolag är det viktigt att du anmäler din inkomst till Försäkringskassan.

## Nya adresser och telefonnummer

### FFV Aerotech International

Box 805  
161 24 Bromma  
Bromma flygplats  
Byggnad 13  
Tel 08-7644880

Leif Carlsson 08-289401  
Elisabeth Ekman 08-286018  
Jan Kylvé 08-289404  
Kerstin Lindberg Göransson 08-299185  
Jan Orest 08-292658  
Håkan Rosvall 08-289405  
Karl Kun 08-7644880 (vx)  
Jan Strede 08-980236  
Telefax 08-291915

### FFV Aerotech Trade

08-7645455  
Göran Kaijser 08-289406  
Stefan Alsterberg 08-289407  
Inger Klingholm 08-7645455 (vx)  
Telefax 08-988130

### FFV Aerotech

Tel 08-988880  
Curt Lindebaum 08-289408  
Telefax 08-294240

Ninian Ramel 08-980213  
Agne (Challe) Gustavsson 08-980237  
Telefax 08-293092

### Division GS

Tel 08-988880  
Ulf Nordin 08-980201  
Tore Lundgren 08-980204  
Urban Eklund 08-980205  
Gunnar Tallinger 08-980206  
Ulla Karlsson 08-980211  
Telefax 08-293092  
Reception 08-980214  
Ove Dahl 08-980208  
Rolf Norestav 08-980209

## Aerogrammet och Telegrammet...

Aerogrammet och Telegrammet... Två kanaler för information inom FFV Aerotech.

Aerogrammet utkommer var annan fredag, och delas ut till samtliga anställda.

Telegrammet är - som namnet anger - ett forum för snabba nyheter. Den sätts på alla anslagstavlor. Så ser du ett Telegrammet på anslagstavlan så vet du att det är rykande färsk nyheter.

## Beställ nya blanketter nu

När FFV bildar bolag efter nyår kommer även nya blanketter att tas i bruk. FFV Aerotech lägger nu en gemensam beställning på vissa blanketter och kostnaderna belastar centralt konto. Meningen är att beställningen skall täcka den första månadens blankettbehov. Därefter kommer de att i vanlig ordning finnas på förråd och rekvireras enligt tidigare rutiner.

Samtliga expeditioner har fått förtryckta beställningsedlar, som snarast skall fyllas i och återsändas till uppgiven adressat. De avdelningar som lämnar in uppgifterna för sent, efter vecka 49, får själva stå för kostnaden.

### Affärsblanketter

Allt detta gäller i första hand affärsblanketter med juridisk anknytning. Övriga blanketter kommer successivt att bytas ut på förråd. De kommer för övrigt att i framtiden ha alla adresser förtryckta och vara tvåspråkiga. För direktbeställningar gäller som tidigare att de kvitteras ut från inköp.

### Nya stämplat

Efter årsskiftet införs även nya stämplat för hemliga handlingar. Dels sådana som handlar om företagssekre-

tess och inte registreras centralt, dels försvarshemliga handlingar som registreras på samma sätt som hittills. Stämplat för företagssekretess skall finnas på expeditionerna och kvitteras ut hos säkerhetsansvariga på varje ort. Gamla stämplat skall samtidigt lämnas in.

### Kort med adressuppgift

Under december månad skall alla försändelser från FFV Aerotech bifogas ett kort som talar om att vi blir FFV Aerotech AB från 1 januari. Sådana kort kommer också att skickas ut till expeditionerna och kan hämtas där.

## Ta ut kompledighet...

Enligt bolagsavtalet skall uttagen kompledighet avräknas övertidssaldor.

För att detta skall fungera från årsskiftet kommer all outtagen kompledighet till och med 90-12-31 att regleras genom utbetalning av övertidssaldor på januarilönen.

Om du hellre vill, och kan, ta ut kompledighet skall du se till att göra detta före årsskiftet

# Röster från Motor

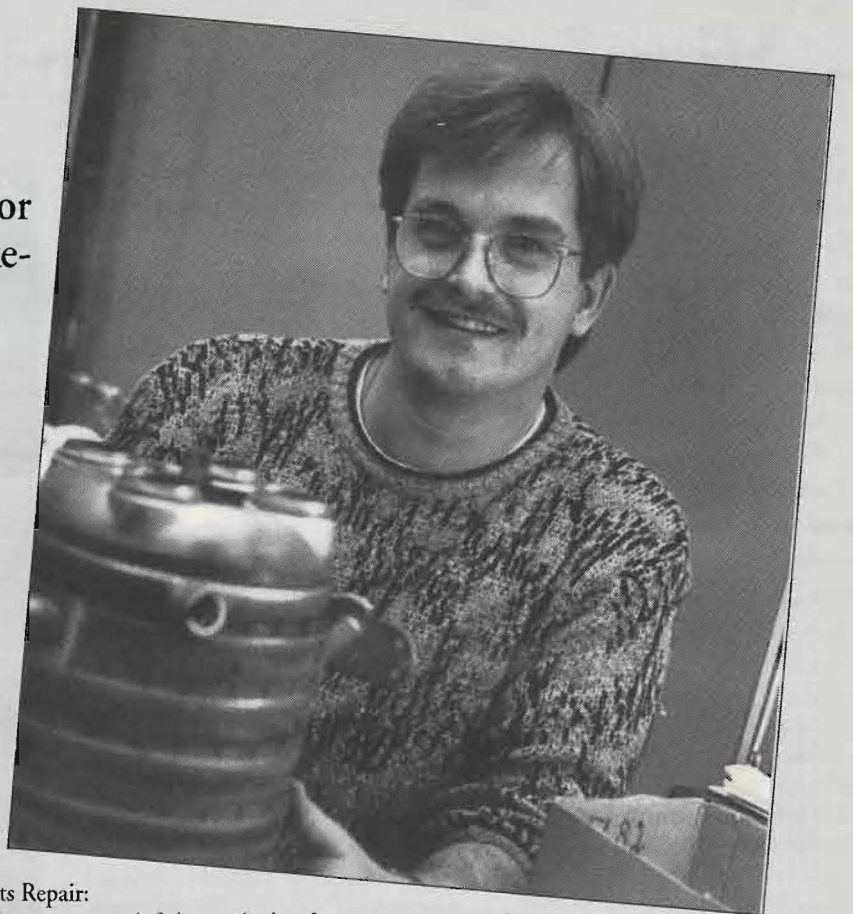
Efter att ha hunnit smälta nyheten om RM8 och det nya motorbolaget under helgen berättade

några av de anställda på Motor om sin första reaktion på beskedet.



Tina Björklund, demonteringen RM8:

— Det känns otroligt skönt just nu, och ärligt talat har jag än så länge inte ägnat en tanke åt vad som skall hända i fortsättningen.



Olle Eriksson, planerare på Parts Repair:

— I fredags hade jag semester och fick veta det här först i morse när jag slog upp tidningen. Ärligt talat trodde jag att det skulle gå så här, och visst är det bra. Största fördelen är att samarbetet med Volvo Flygmotor blir helt annat nu, och då menar jag i positiv bemärkelse. Om det sedan innebär nya ommöbleringar i framtiden, så är vi väl rustade tanke på hur många vi redan har haft här. Sedan är klart att man börjar undra om sådana frågor som semester och annat, men tids nog får vi nog veta hur det blir nästa år.



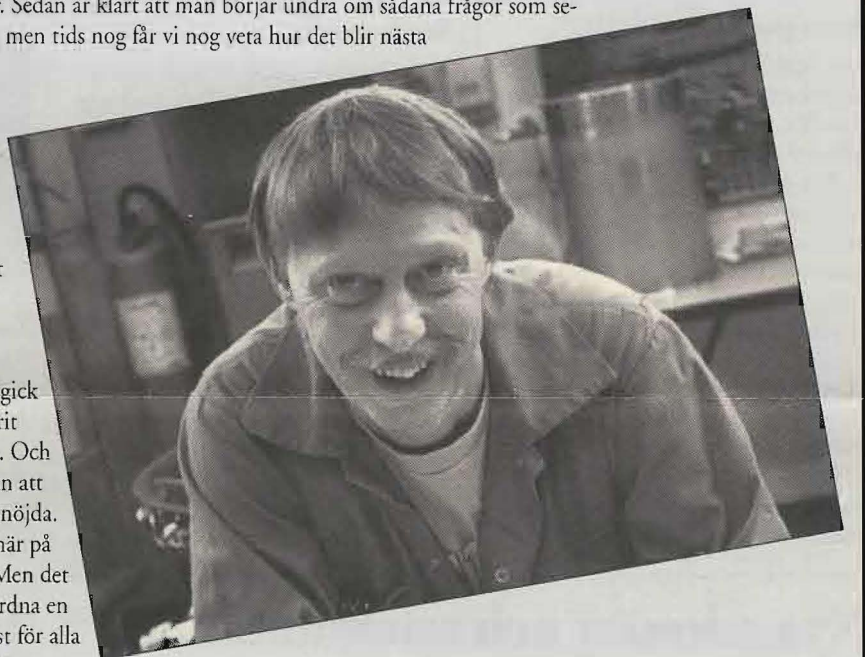
Erling Adamsson och Veijo Kumpumäki, montörer på RM8:

— Jag har inte funderat så mycket på vad det här kommer att innebära men tycker trots allt att det var ett bra besked vi fick, säger Erling och får medhåll av Veijo, som läste nyheten i tidningen.

— Kanske betyder det här att vi får mer jobb i framtiden nu när vi har visat att vi klarar det här bra, säger han.

Berndt Olofsson, demonteringen RM8:

— Det här samarbetet tror jag på, eftersom det verkar vara en mycket bra lösning. Skönt för oss att det gick så här, för det har varit nervöst ganska länge. Och av snacket på verkstan att döma tycks alla vara nöjda. Vi har inte firat det här på något speciellt sätt. Men det vore kanske idé att ordna en gemensam dunderfest för alla 900 i det nya bolaget.



## Fakta kring avtalet

I korthet innebär avtalet mellan FFV Aerotech och Volvo Flygmotor att Volvo Flygmotor kommer att äga 51 procent av det nya bolaget med möjlighet att utöka sin andel upp till 90,1 procent inom loppet av fem år. FFV kommer långsiktigt att äga resterande del.

Motorbolaget med omkring 900 anställda får en omsättning på cirka 600 miljoner kronor, och huvudkontoret placeras i Arboga. I bolaget ingår divisionerna Motor, Gasturbiner och Parts Repair. ScanMotive AB blir samtidigt helägt dotterbolag.

Vid Volvo Flygmotor i Trollhättan berörs verksamheten för reparationer och översyner av RM8-motorer, som successivt flyttas till Arboga. Produktområdet täcker de militära motorerna RM8, RM6, RM9, helikoptermotorer, vissa andra gastrubiner som används i försvaret samt de civila motorerna CT7 och PW 100.

Det nya bolaget tar alltså över motorunderhållet i Arboga, medan

arbete med teknisk utveckling, typförbättring och tekniskt stöd blir kvar i Trollhättan. Dessutom fortsätter produktionen av reservdelar där. Avtalet innebär också att det framtida underhållet av JAS-motorn, RM12, placeras i Trollhättan. Volvo Flygmotor övertar därför FFV Aerotechs andelar av motorunderhållet i IgJAS från årsskiftet.

En interimsstyrelse har bildats med Volvo Flygmotors VD Per-Erik Mohlin som ordförande. I styrelsen ingår Jan Eiborn och Arnold Junflo från FFV Aerotech samt ytterligare två representanter från Volvo Flygmotor. Styrelsen skall närmast, på Volvo Flygmotors initiativ, utse VD för det ännu icke namngivna bolaget. Dessutom pågår nu arbetet med att gemensamt sammanställa den RM8-offert som Motorbolaget skall lämna till Försvarets Materielverk senast 1 december.

Parterna har även kommit överens om att i Arboga bilda ett hälftenägt bolag för att täcka behovet av gemensamma resurser. Detta bolag skall utan eget vinstintresse sälja sina tjänster till båda parter.

## Börje Sturk, SF-ordförande:

### – Det mest positiva är att vi får behålla RM8 i Arboga

Det var en otroligt lättad Börje Sturk som återvände till Arboga med RM8 i bakfickan efter MBL-förhandlingarna i Stockholm. Blotta tanken på hur han skulle ha känt sig om fickan varit tom får honom att rysa.

– På sätt och vis var det ändå väntat, eftersom tongångarna under hösten har blivit ljusare och talat mer till förmån för oss. Men självklart är det en väldig lättnad att få ett positivt besked i svart på vitt, säger han.

Börje Sturk säger om tidpunkten för avtalet att den var en mycket viktig faktor i sammanhanget. Det kunde inte komma mer lägligt, menar han.

– Om förhandlingarna hade dragit ut ännu mer på tiden, är jag övertygad om att våra chanser att nå en bra lösning snabbt skulle ha minskat ner till

noll. Därför känns det som om detta hände i grevens tid.

#### Först bolag

Det mest tillfredsställande för Börje är det faktum att Motor till sist ändå plockade hem RM8. Även om slutfacit inte blev ett antingen-eller utan ett både-och, befästet avtalet FFV Aerotechs goda rykte och ställning som leverantör av flygmotorunderhåll, anser han.

– Till alla mina belackare i bolagsfrågan vill jag också säga att den här lösningen hade varit omöjlig för ett FFV i verksform. Att bolagsfrågan var löst var samtidigt en grundförutsättning för att klara samordningen och RM8-jobben, hävdar han.

Vid nyår är turordningen den att FFV byter kläder från verk till bolag, och först därefter gifter de båda bolagen FFV Aerotech och Volvo Flygmotor ihop sin verksamhet.

– I ett framtidsperspektiv finns också JAS-motorn RM12. Just nu är läget

sådant att man planerar lägga underhållet på den motorn i Trollhättan. Men personligen håller jag fortfarande fast vid att man även i framtiden bör särskilja underhåll och tillverkning, tillägger Börje.

#### Börje bort

Nu får han kanske inte så mycket att säga till om i det sammanhanget. För faktum är att Börje har förhandlat bort sig själv med det nya avtalet. Även om SF lever kvar som facklig organisation i motorbolaget, så tillhör Börje själv FFV Aerotech.

– Det är sant, säger han, jag osäker om min egen framtid. Som ordförande i SF har jag haft större delen av mina medlemmar inom motorområdet. Men själv tillhör jag idag Avionik. Så det är väl bara att se sig om efter ett jobb där, och lita på att min rutin och erfarenhet räcker för att jag skall kunna göra bra ifrån mig, säger Börje och låter inte alltför missmodig.