



# NHF

Norges Helikopter-Ansattes Forbund - NR 1 1990 Årgang 1

# NHF's styre 1990



Leder  
Audun Aarflot, H.S.



Nestleder  
Terje Rading, H.S.



Sekretær  
Per Midtkandal, Braathen



Styremedlem, Lover og best.  
Terje Hjortland, H.S.



Styremedlem, Økonomi  
Terje Soltvedt, H.S.



Styremedlem, Utdanning  
Nina Maeum, H.S.



1. vara  
Dag Hjelmark, Lufttransport



2. vara  
Jan Kåre Lindholm, H.S.



3. vara  
Tor Alvsåker, H.S.

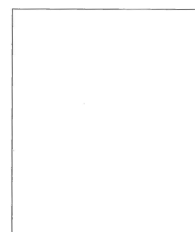


4. vara  
Åse Marie Fidtje, H.S.

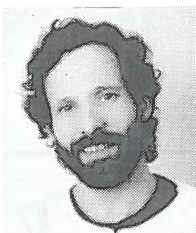
## NHF Redaksjon



Styremedlem, Informasjon  
Redaktør NHF, Mia Koløy, H.S.



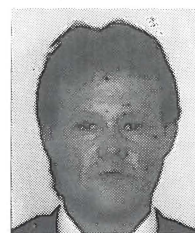
Synnøve Haug, H.S.  
Redaksjonskomite



Rune Lyssand, H.S.  
Redaksjonskomite



Nils M. Rugsveen, Braathen  
Redaksjonskomite



Jon Steinset, H.S.  
Redaksjonskomite

# Lederen ber om ordet



Du sitter nå med det første nummeret av vårt nye medlemsblad, og jeg håper at et stort savn dermed er dekket. Vi har fått en god redaksjonsstab, med personer som virkelig legger seg i selen for å få til et medlemsblad som også er presentabel for grupper utenfor vår medlemsflokk. Jeg mener at det er viktig å kunne vise et tiltalende ansikt utad, og jeg håper at medlemsbladet skal være en viktig brikke i dette.

På forsiden vil du også finne vår nye logo. Responsen var god på vår konkurranse, og jeg vil få takke alle bidragsyterne for den interesse de har vist, og samtidig få gratulere vinneren.

Helikopterbransjen i Norge utvides stadig. Braathen S.A.F.E. har nå fått levert sitt første helikopter, og skal inn i Nordsjøtrafikken til høsten.

Det er da for tiden to operatører med kontakter på offshore-flyninger, men Mørefly A/S ligger også i startgropen for å komme inn i offshoremarkedet. De fikk forøvrig fornyet sin kontrakt med myndighetene på rednings - helikoptertjenesten i skarp konkurranse med Helikopter Service a.s. Dette at vi i dag har en spredning på større helikopterselskaper, må vi vel se på som en fordel for våre medlemmer. I disse tider med stor arbeidsledighet, vil dette gi flere alternativ om en måtte bytte arbeidssted.

For snart to år siden var det mye uro innenfor Helikopter Service a.s i forbindelse med fusjonen

mellom HS a.s og Oslo Havnelerger. Fra HS sin ledelse ble da våre medlemmer fortalt at de var skyld i at oljeselskapene inngikk avtale med Braathen S.A.F.E. Nå har vel ettertiden vist at så ikke var tilfelle. I vår har det kommet klart fram at det er manglende tillit til Andenesgruppen som HS sin ledelse, og sammenblanding mellom helikopter og eiendomsselskap som var en av hovedårsakene til at oljeselskapene ønsket et alternativ i Nordsjøtrafikken. Igjen viser det seg at det som oftest kan være nyttig å lytte til "grasrota".

God sommer

Hilsen Audun Aarflot

## Innhold

Flysikkerhet i EF .....	s.2
Sola konferansen .....	s.5
Kurs .....	s.8
Lønnsforhandling .....	s.9
EF og luftfart .....	s.10
A.E.I. ....	s.11
Logo-vinneren .....	s.12

Ansvarlig redaktør  
Mia Koløy  
Lay-out, sats og trykk:  
Centrum Trykkeri a.s

# Flysikkerheten i Europa

**Ca. 80 prosent av det reisende publikum frykter at flysikkerheten vil bli betydelig svekket i de kommende år. Europeiske Luftfartsmyndigheters store bekymring er at en deregulering vil føre til økt press på kostnader, som igjen vil føre til en utvanning av sikkerhetsstandarder. Hvis det reisende publikum også visste at bare 3 prosent av dagens flyvende transportflåte har blitt sertifisert etter forskriftene, utviklet for å bedre sikkerheten under take-of, innført så lant tilbake som 1978, ville de blitt enda mer bekymret.**

Leder av Luftfartsmyndighetene i Frankrike (DGAC), D. Tannenbaum, siterte nevnte uregelmessighet da han åpnet det 6. årlige møte mellom delegater fra U.S. Federal Aviation Administration (FAA) og det europeiske Joint Aviation Authorities (JAA), holdt i Bordeaux, Frankrike, høsten 1989.

Denne spesielle uregelmessighet refererer seg til forskrifter til FAA's FAR 25 sertifikat, "Bestemmelser ved take-of", den såkalte Amendment 42. Før 1978, under sertifiseringsprosessen for nye luftfartøy, ble en standardisert prosedyre nedfelt av FAA for å beregne kravet til rullebane-distanser under en motorsvikt ved en bestemt hastighet. Prosedyren krevde at test-piloten utsatte Ahrotte stengningen og stansingen av luftfartøyet på minimum mulige avstand, med 0,5 sek. Denne avstanden ble så brukt til å beregne runways performance data i den FAA-godkjente flight-manualen for den respektive flytypen.

Etter en lengre prosess med konsultasjon av operatører og fabrikanter i 1978, godtok FAA Amendment 42, som forlangte bruk av 2 sek. forsinkelse istedenfor 0,5 sek. den nye tidfaktoren var å anse som mer representativ av en pilots handling under en viktig motorsvikt-

situasjon, og ville derfor representere en virkelig forbedring i flight-safety. Men den nye bestemmelsen ville helt klart resultere i krav til lengre rullebaner, som igjen ville få ugunstig innvirkning på pay-loaden. Den nye bestemmelsen gjaldt for alle nye lufttransport-sertifikat fra 1978. Bestemmelsene ble også innført av Europeiske Luftfartsmyndigheter under JAR 25.

Hvordan kan det så ha seg at bare 3 prosent av dagens flyvende luftfartøy har blitt sertifisert av FAA under den nye bestemmelsen? Svaret er enkelt: Videreutviklede luftfartøy av en spesiell type omfattet ikke den nye bestemmelsen, og ved å sørge for at søknaden for det "innledende" type-sertifikatet hadde blitt sendt før søknadsfristen for den nye bestemmelsen, stod fabrikantene helt fritt i å sertifisere luftfartøyene under de gamle bestemmelsene.

Boeing gjorde nettopp dette. Det er derfor at Boeing 757 og 767 på tross av at de ble virkelig sertifisert av FAA i desember 1982 og juli 1982, har store fordeler av å ha blitt testet under den gamle 0,5 sek. bestemmelsen. Helt klart er det at pay-load restriksjoner for disse luftfartøyer er mindre enn de ville vært under den nye bestemmelsen.

Luftfartøy sertifisert som "videreutvikling" av eksisterende

design, ble altså ikke berørt av Amendment 42 pga. at søknaden for det innlenende type-sertifikatet ble sendt før søknadsfristen av den nye regelen.

R. Ashford, som representerer U.K. Civil Aviation Authority (CAA) og formann for Bordeaux-møtet, sa at en CAA-undersøkelse av alle avbrutte take-off ulykker før perioden 1962 til 1986, hadde vist en klar økning. Han mente at en strengere behandling av søknadene relatert til den nye bestemmelsen, ville ha resultert i en forbedring av ulykkesstatistikken. Boeing hevdet at samme type undersøkelse var foretatt av dem, og til forsvar for en gamle 0,5 sek. bestemmelsen, hevdet de at ulykkestallene var gått ned i samme periode.

Dette er bare et av de mange problemene som har ført til at det ikke har vært enkelt å oppnå enighet mellom Europa og USA i det siste. Hvis sikkerheten er det primære anliggende til luftfartsmyndighetene, og sikkerhetsmarginene er mindre under de gamle bestemmelsene, hvorfor ble ikke de nye bestemmelsene gjort gjeldene med tilbakevirkende kraft for alle luftfartøy?

Papirarbeidet med å endre flight-manualene til den nye 2 sek. bestemmelsen ville vært minimal. Men den nye bestemmelsen kunne pålegge payload restriksjoner. Og det er kjernen til problemet.

Et nylig eksempel på et problem, som resulterte i store overskrifter i media, viste store avvik i fremgangsmåten i å få sertifikatutstedelse for Boeing 747-400 mellom FAA og JAA. Boeing søkte FAA om sertifikat på denne flytypen, som er en videreutvikling av den originale 747. JAA underrettet Boeing at de ville tilføre de siste JAR 25 standarder til denne modellen, ikke minst på områder hvor den nye modellen differenserer fra

den gamle. Dette inkluderte blandt annet nye krav for high-energy utstrålingstest, det totalt nye elektriske systemet, og øvre dekkers evne til å motstå et plutselig trykkfall i kabinen - et krav datert tilbake til 1974 i Paris, DC-10 ulykken hvor et sammenbrudd av kabin-gulvet utløste et hurtig og kraftig trykkfall, som resulterte i brudd på controlkablene under gulvet.

FAA aksepterte det meste av Boeings argumenter at 747-400 var en videreutvikling av den originale 747 modellen, sertifisert i 1969, og på bakgrunn av dette, ikke ville bli rammet av den nye bestemmelsen. Boing argumenterte at den nye modellen hadde større åpning i øvre dekk for å gjøre plass til den store nye trappen, som derved tilfredsstilte et trykkfalls-utjevningskrav.

Luftfartøyet ble sertifisert av FAA uten modifikasjon av gulvet i øvre dekk. Denne fremgangsmåten ble *ikke* akseptert av JAA. Kommerielt press ville imidlertid ikke tillate en grunding av luftfartøyet, som var klar til å tas i bruk av KLM, Lufthansa og British Airways, mens hovedmodifikasjonen av øvre dekk ble innlemmet. Derfor aksepterte JAA luftfartøyet under forbehold at Boeing påtok seg ansvaret med å innlemme modifikasjonen innenfor en periode av to år.

Spørsmål angående hvem som skal betale for modifikasjonen gjenstår som en sak mellom Boeing og deres kunder, avhengig av individuelle oppnådde kontrakter. Men det er trolig lite sansynlig at Boeing inkluderer finansielt ansvar ovenfor lokale myndigheters luftdyktighetskrav.

Når er et videreutviklet luftfartøy *ikke* et videreutviklet luftfartøy? Mc Donnell Douglas har avslørt at deres mål er å få sertifisert deres 2 crew MD-11 som en videreutvikling av deres 3 crew DC-10, som opprinnelig



mottok typesertifikat i 1971. MD-11 har 18.6 ft. lengre skrog, en annen type top-wing struktur med winglets, en annen type horizontal stabiliser som inneholder fuel-transfer system og andre systemer. Videre andre motorer, avionic, annet flight control system, og full electronic cockpit. Vil FAA og JAA fortsette å akseptere slike fremgangsmåter?

C. Beard, FAA direktør for luftdyktighet og nestleder for Bordeaux møtet uttalte: "Hvis vi ikke kan oppnå en enighet for videreutviklingsstandarder, så vil alt være en videreutviklet design når et nytt typesertifikat vil bli krevd, for de neste 30 år." Bordeaux møtet bidro til et forslagsdirektiv mellom FAA og JAA til å revidere bestemmelsene angående videreutviklingskriterier. Dette er kanskje et lite steg på rett vei, men en indikasjon på en ny vilje til å harmonisere kravene.

Dette er bare 2 eksempler av den type argumenter som pågikk i flere år mellom individuelle Europeiske Luftfartsmyndigheter og FAA. Før i tiden hadde det Franske DGAC, Engelske CAA, Tyske LBA og enhver annen Europeisk Luftfartsmyndighet sin egen individuelle struktur og utøving.

Men i form av JAA, snakker Europa nå med en stemme, og dette er trolig faktoren som har brakt FAA til en mere forsonlig posisjon. *Dette er en bemerkelsesverdig bedrift av Europeerne!*

Amerikansk industri i form av representanter for industrien, Aerospace Industries Association of America (AIA), har nå bekjentgjort at en global luftdyktighetsstandard er en uendelighet som er å foretrekke for å innlemme modifikasjoner for langt av individuelle luftfartsmyndigheter for et limitert antall luftfartøy. I 1988 ble Association Europeenne des Constructeurs des Materiel Aero-spatial (AECMA) og AIA enige i å starte arbeidet med å identifisere fortsatte forskjeller i det eksisterende FAR/JAR 25, og å presentere godkjente forslag/anbefalinger til FAR/JAR myndighetene. AECMA la vekt på behovet for ensartet behandling av alle fabrikanter og deres produkter for å bli godkjent av luftfartsmyndighetene.

AECMA statuerte flere eksempler på ulik behandling fra FAA, som hadde resultert i økende kostnader, arbeidsmengde, forsinkelser og testkrav. AECMA foreslo også en forsering av FAR / JAR harmoniseringen,

større koordinering, og en dan-  
nelse av et samarbeidsstyre  
bestående av eksperter som-  
skulle avsi dom i dispu-  
ttsaker.

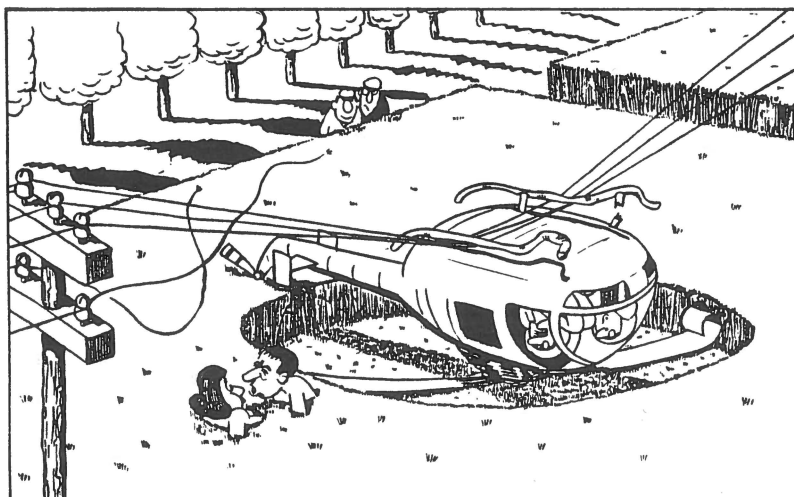
Et eksempel på fremgang i  
generell harmonisering mellom  
FAA og JAA, var en AIA/  
AECMA rapport som viste ens-  
art i flight-test prosedyren.  
Boeing/AIA representant  
E.Weener foreslo at forslag for  
bestemmelser for luftdyktig-  
hetssaker bare kunne bli utført  
på basis av brukserfaring. Euro-  
peerne følte at en slik instilling  
ville hindre teknisk nyvinning.

De Europeiske land har ikke  
oppnådd total standardisering  
enda, men med den rene eksis-  
tens av JAR 25 og den likever-  
dige FAR 25, med ingen nasjo-  
nale variasjoner mellom  
Tyskland, Frankrike og Eng-  
land, viser hvor meget som er  
blitt oppnådd. R. Ashford og C.  
Beard uttrykte at samarbeid og  
ikke konfrontasjon er dagsor-  
den.

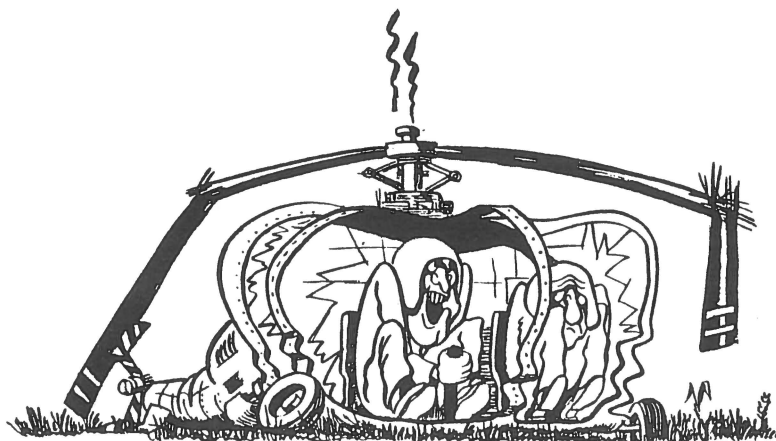
Denne samarbeidsinnstillingen  
til ensartede standarder, med et  
mål å bare ha to verdensstan-  
darder, er hovedsteget frem-  
over for flysikkerheten, som  
etter alt er det eneste målet til  
FAA og JAA.

*Kilde: Aerospace 1989*

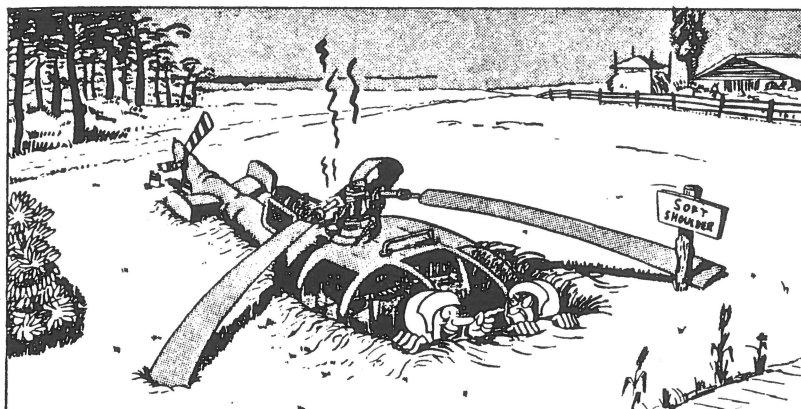
## This is what we call



A HIGH TENSION INCIDENT



HMMM.... QUITE A BIT OF GRAVITY HERE



WHAT A RELIEF! I THOUGHT IT WAS A HARD LANDING



## Sola konferansen

**Det ble arrangert konferanse om hvilken innflytelse EF sitt friemarked vil få på sikkerheten innen flytrafikken. Hva vil fri etablering og konkurranse føre med seg? Kan framtidens flypassasjerer være sikre på at samme vedlikeholdsrutiner og sikkerhet blir opprettholdt av flyselskapene.**

Første foredragsholder var samferdselsminister Lars Gunnar Lie. Han var opptatt av hvorledes man skal møte deregulerende faktorer innen luftfarten 01.01.93 i Europa. Dette vil medføre at der blir fri etableringsrett og ikke diskriminering mellom virksomheter og bedrifter fra EF - land også innenfor luftfarten. Man håper at det skal la seg gjøre å gjennomføre en samordning av konsesjonspolitikken innenfor EF, basert på felles, harmoniserende kriterier innen 01.07.92. Men skal dette kunne gjennomføres, må en være sikker på at en får konkurranse på like vilkår både når det gjelder tekniske, operative og sosiale forhold. Dette mente samferdselsministeren kunne bli problematisk og tidkrevende.

Ved en liberalisering av konsesjonssøknadene vil trafikkveksten øke med inntil det dobbelte fra 1987 til år 2000. For å kunne møte den utviklingen, måtte en holde et meget høyt sikkerhets-

nivå. Her kommer de nasjonale sikkerhetsmyndigheter inn og holder en streng kontroll, slik at ingen kommer inn uten å holde det fastsatte sikkerhetsnivå.

Et annet problem som samferdselsministeren var inne på, var hvorledes man skulle fase ut gamle fly i forhold til nye fly. Han mente at de velrenomerte selskapene fløy med nytt materiell, mens de selskapene som håpte på å tjene raske penger, brukte gamle fly. En metode for å luke bort gamle fly er å sette strenge krav til støyforskriftene.

Samferdselsministeren avsluttet sitt innlegg med at norske myndigheter ikke ville tillate en utvikling der det kan stilles spørsmål om sikkerheten er blitt skadelidende pga. liberaliseringen innen luftfarten i Europa. For å oppnå dette, er vi avhengig av samarbeid mellom landene som omfattes av liberaliseringstankene.

De neste som holdt foredrag, var luftfartsdirektørene fra Dan-

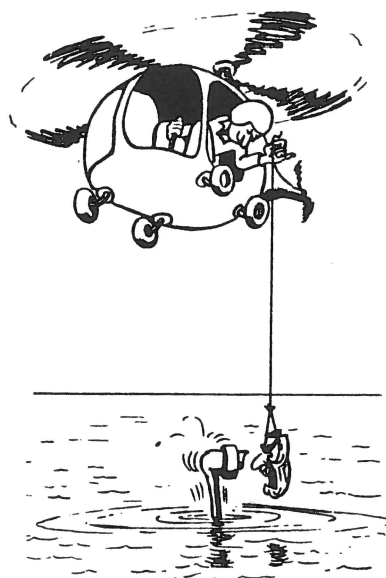
mark og Sverige. De kom inn på hvorledes Joint Aviation Authorities (JAA) er bygget opp og hvilke land som er medlem. JAA er en gruppe land som er blitt enige om å lage identiske regler for sertifisering av nye fly og flymateriell. Arbeidet med å utvide dette til også å gjelde flyvedlikehold og drift er i full gang. Sertifiseringsprosessen av nye fly skal foretas av en gruppe som er sammensatt av spesialister fra deltakerlandene.

Dette systemet med samarbeid og arbeidsdeling mellom landene er ressurs sparende for den enkelte luftfartsmyndighet. Samarbeidet faller også inn i EF sin målsetning om fjerning av handelsbarrierer mellom landene.

Et problem som er økende er den store luftfarts-tettheten som er i Europa. Dette tok sjefen for den Danske Lufttrafikk-tjenesten, W. G. Jørgensen opp.

Han mente at det ikke bare er den store trafikkøkningen som er skyld i at det er ventetid i luften. Han påpekte at de forskjellige land må samarbeide bedre når det gjelder utbygging av flyplasser og luftromskapasitet.

En konkurrent til flyet er de nye hurtigtogene som er begynt å komme rundt om i Europa. Dette kan muligens lette litt på lufttrafikken rundt de store byene.



Andre dag av konferansen var det flyselskapene som kom til ordet. Det var innenriksdirektøren fra SAS, Geir Olsen, og administrerende direktør Erik G. Braathen fra Braathen S.A.F.E. Begge selskapene tolket at de hadde rett til å fly hvor de ville, men også rett til å fly på ruter som er mindre lønnsomme når markedet blir åpent. De mente at her må myndighetene komme med retningslinjer om hvorledes selskapene skal forholde seg.

Begge selskapene mener at de skal klare overgangen godt, men de må effektivisere seg mer for å kunne få en lønnsom drift. Kampen om kundene vil det selskapet som kan gi den beste servicen både på bakken og i luften vinne.

Selskapene vil sette sikkerheten i høysetet, og kjøre kurs for de ansatte, slik at de kan nå dette målet. De må til enhver tid ligge i forkant med vekt på det forebyggende og holdningskapende. Sikkerheten ivaretas gjennom systemer og rutiner, men det er til slutt mennesker som er det avgjørende element. De mener at med en kombinasjon av riktig opplæring og holdninger har de den beste forutsetning for å kunne ivareta sikkerheten på best mulig måte.

Sikkerheten i luften offshore er også representert med et meget



godt innlegg av Tor Ullenberg i SINTEF, som var ansvarlig for dette prosjektet.

Prosjektets målsetting var å identifisere signifikante risikofaktorer i offshore helikoptertransport, hvor risikoreduserende tiltak gir høyest forbedring av den totale helikoptersikkerheten. Resultatene skal benyttes som beslutningsgrunnlag for videre satsing med hensyn til helikoptersikkerheten. Resultatene bygger på data-innsamlingen fra de 5 største helikopter-operatørene i Nordsjøbassenget.

Foruten analyse av selskapenes interne og offentlige data, er det utført en omfattende spørre-

undersøkelse blant teknisk personell, ledelse og piloter. Denne rapporten er utført på oppdrag fra Norske Shell og Statoil. Disse selskapene vil først ha rapporten til gjennomlesning før hele rapporten blir frigitt.

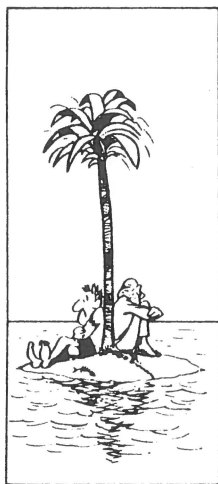
Dette materialet som disse forskerne har kommet fram til er så omfattende, at vi med Tor Ullenberg sin tillatelse, håper å kunne skrive mer om dette temaet senere, eller holde et liknende foredrag, slik at det vil bli mulig å få svar på en del spørsmål. Denne rapporten er noe som vi alle vil kunne dra nytte av i vårt daglige arbeid.

Siste foredragsholder var direktør Torgeir Lode fra Phillips.



MICHAEL, PUT THAT BACK IMMEDIATELY

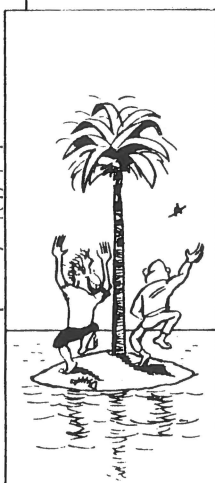
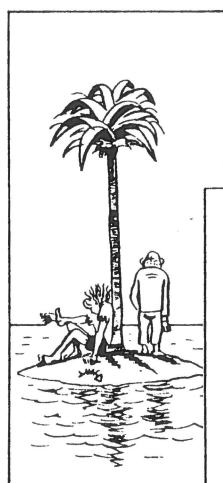




Han kom inn på hvorledes selskapet offshore har klart å få ned antall ulykker. Men han rettet en skarp pekefinger til myndighetene ettersom de alltid er ute etter å finne en syndebukk som kan straffes, noe som kunne medføre at de ikke får inn rapport om alle ulykkene.

Han sammenliknet også ulykker offshore med ulykker på land. Offshore gjør man noe for å forebygge ulykker, mens man på land bare aksepterer dem.

Konferansen ble avsluttet med en debatt. Det spørsmål de fleste satt igjen med var hvorledes myndighetene skulle klare



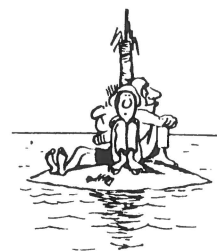
å holde kontroll med de flyselskapene som ønsket å fly i Norge når det frie marked ble åpnet.

Dessverre var det ingen som kunne gi noe fullgodt svar på dette spørsmålet. Erik Tandberg mente at det var meget slett at luftfartsdirektøren Ove Liavaag hadde meldt avbud i siste liten, ettersom han satt inne med svarene på dette.

Dette var en meget godt tilrettelagt konferanse hvor der var god spredning i foredragsholderne. De personer som står for denne konferansen må ha lagt ned et betydelig arbeid. Totalt sett var konferansen meget interessant, og jeg håper at neste års konferanse kan bli

minst like innholdsrik. Temaet for konferansen blir bare mer aktuelt ettersom EF sin innføring av det frie markedet nærmer seg, og da bør vi være klar over hva vi skal gjøre for å oppnå det vi ønsker innen flysikkerhet.

*T. Hjortland*



# NHF's kursstige høsten 1990

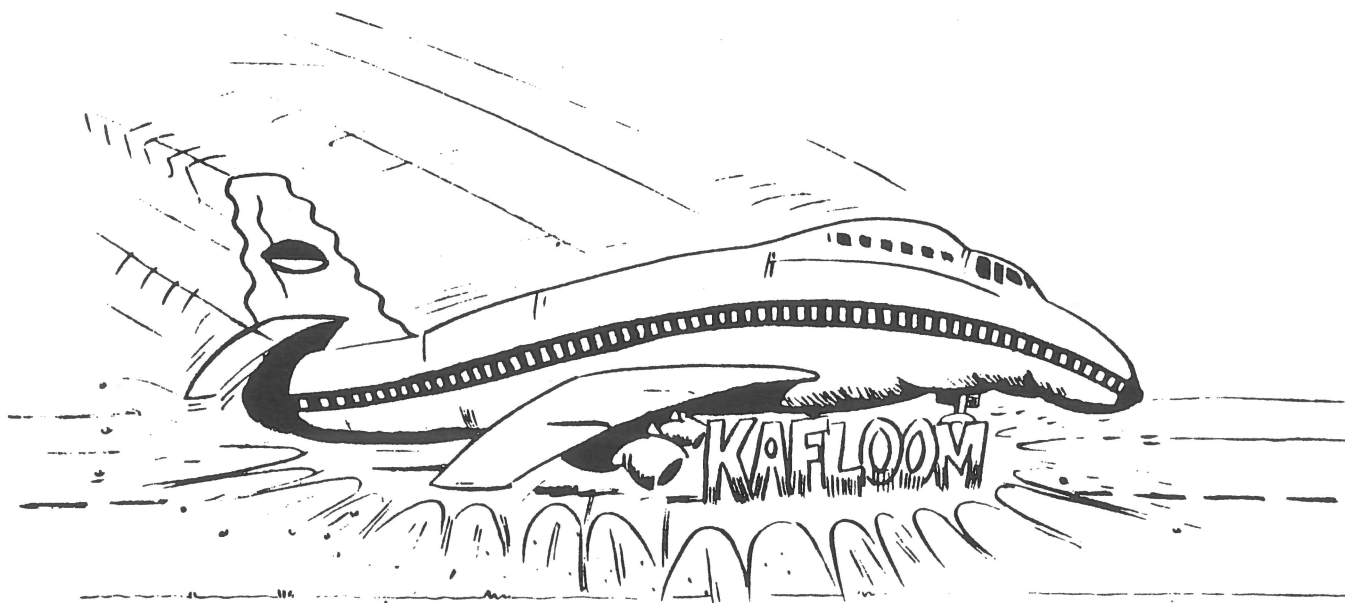
Det vil bli arrangert kurs i høst med plass til ca. 20 personer. Hvis det er ledige plasser, er det muligheter for medlemmer utenom lokalforeningsstyrene og NHF-styret å være med.

Er du interessert? Ta kontakt med Foreningskontoret på Forus for å høre om det er ledig plass.

**Avdeling 1 og 2, trinn 1, blir arrangert på hverdager. NHF vil kjøpe deltakerne fri fra jobben, dvs. at NHF betaler arbeidsgiver for medgått arbeidstid. Avdeling 3, trinn 1, vil være et weekend kurs.**

Trinn	Avdeling	Dato	Sted
1	Avdeling 1 Avdeling 2 Avdeling 3	September / Oktober	KNA-Hotellet, Stavanger KNA-Hotellet, Stavanger Hotel Britannia, Trondheim
2		September / Oktober	Ikke avgjort

Trinn	Avdeling	Emne	Foredragsholder
1	Avdeling 1	Organisasjonsstruktur Fagforeningsideologi NHF's vedtekter og Helikopter- overenskomsten Tillitsvalgtes oppgaver	Advokat Jan Erling Nilsen
	Avdeling 2	Lover og Avtaler i Arb.livet -Arbeidmiljølov -Ferielov -Hovedavtale -Hvordan sette opp en protokoll	Advokat Jan Erling Nilsen
	Avdeling 3	Møte og taleteknikk Forhold til massemedia Forhandlingsteknikk	Journalist fra Bergens Tidende / Advokat Jan Erling Nilsen
2		Særavtale/protokoller (tolkn.) Oppbygging av org. i bedriften, fra enkeltmedl. til styret i lokal- foreningen. Info. om Pensjonsordningen o.l.	



## De sentrale forhandlinger

Rett etter påske ble de sentrale forhandlingene mellom NHO/FL og NHF sluttført.

Forut for forhandlingene hadde et eget utvalg bestående av NHF's forhandlingsutvalg, samt to fra TAF og MF, gått gjennom vår overenskomst med tanke på endringer vi mente burde fremmes ovenfor NHO/FL. Vår motpart hadde tydeligvis gjort det samme, for vi ble presentert et forslag som hadde til dels store endringer på enkelte områder. Resultatet ble at vi sitter med omtrent samme ordlyden i den nye Helikopteroverenskomsten. Kun mer eller mindre kosmetiske endringer er foretatt. Straks vi får den nye overenskomsten reinskrevet og mangfoldiggjort, vil den bli utsendt til alle våre medlemmer.

NHF sitt forhandlingsutvalg hadde også et møte med Bjørn Tore Stølen, vår nye rådgiver innenfor tarifføkonomiske spørsmål. Utfra hans beregninger var gjennomsnittet for lønningene innenfor vårt tariffområde langt over kr. 170.000. For de

øvrige sentrale oppgjør dette året, ga dette en sentral ramme på kr. 2,50 i timetillegg, og ville komme i det samme gruppeområdet. Siden vi har rett på lokale forhandlinger, medførte dette at vi kunne ta ut kr. 1,25 i sentralt timetillegg. Enkelte av de endringer vi ønsket å gjøre i overenskomsten, ville medført at enkelte grupper ville "spist opp" en del av dette beløpet. For at alle av våre medlemmer skulle få et likt kronetillegg på dette oppgjøret, valgte vi derfor å frafalle disse krav. Det sentrale tillegget på kr. 1,25 ble gjort gjeldene fra 1. april 1990.

Når det gjelder de lokale forhandlingene, så er vel disse avsluttet nå når du leser dette.

Da de lokale forhandlingene for de øvrige oppgjør skulle være avsluttet innen 1. juni, fant vi det for risikofyllt å godta at våre lokalforhandlinger skulle foregå på det normale tidspunkt, nemlig oktober og november. Vi har sant å si ingen garanti for at det vil komme en lov som setter en stopper for

lokale forhandlinger etter 1. juni, og i så fall ville vi kunne sitte igjen med det sentrale kronetillegget på kr. 1,25. Ved de lokale forhandlingene skal en legge til grunn bedriftens økonomi, produktivitet, framtidsutsikter og konkurransevne. Selv om den sentrale rammen var på kr. 2,50, er det i prinsippet ikke noe tak på det lokale tillegget.

Det skal være reelle forhandlinger lokalt. Dette ble også sterkt presisert av FL sin forhandlingsleder Sodeland. (Med adresse til FL sine medlemsbedrifter?)

Når det gjelder A/S Lufttransport, så er ikke dette selskapet medlem i NHO/FL. Dette medfører at den nye Helikopteroverenskomsten mellom NHO/FL og NHF ikke automatisk blir gjort gjeldende her. Vi har imidlertid satt opp en protokoll med A/S Lufttransport, der den nye overenskomsten er gjort gjeldende med de unntak som var fra tidligere.

# EF & luftfarten

**Romatraktaten av 1957 som etablerte EEC, er dokumentet som styrer og regulerer forholdene mellom EF nasjonene. Videre er det utviklet en enhetsakt, som bla. har til hensikt å rive ned alle barrierer mellom medlemsnasjonene. Domsavgisler i EF-domstolen har gjort det klart at sivil luftfart må innrette seg etter traktaten.**

Nasjonal suverenitet har selv sagt ført til uenighet mellom Europa - kommisjonen og enkelte medlemsland, men ved hjelp av bilaterale avtaler er dette løst. Det foreligger 66 bilaterale avtaler mellom EF landene, og 218 avtaler mellom de 22 medlemmene av European Civil Aviation Conference (ECAC), hvor Norge er representert med Luftfartsverket. ECAC ble opprettet i 1955, og har alle sine medlemmer fra Vest-Europa. Organisasjonen virker for en samordning av europeisk luftfart. I nært samarbeide med ICAO. Hovedkvarter er Paris.

Det europeiske åpne indre marked starter 1.1.93, og vil utvilsomt påvirke alle deler av europeisk luftfart. Mange store luftfartsforetagener har allerede i flere år arbeidet intenst med å tilpasse seg den foreslåtte liberaliseringen av markedet. Et eksempel er SAS sitt arbeide med å skaffe seg samarbeidspartnere både i Europa og andre deler av verden. Dette for å skaffe seg tilgang til et større kundeområde, og å bli så sterkt involvert at problemer ikke oppstår når markedet åpnes. Nasjonale selskaper kan ende i bakleksen i forhold til SAS, fordi de vil være totalt avhengige av hva regjeringen kan forhandle seg frem til med EF eller det enkelte medlemsland. Den europeiske luftfarten vil i -90 årene gjennomgå en omfattende strukturell forandring, noe som også trolig vil påvirke

eierstrukturen i bransjen, og det er ikke utenkelig at de nasjonale eierinteressene vil bli redusert. Det er et overordnet mål for flyselskaper over hele verden å få adgang til markedet i 1993, fordi Europa-kommisjonen fordeler trafikkrettighetene til hovedflyplasser og regionale plasser. Videre vil den gi tillatelser til ruter mellom hoved- og regionale flyplasser i EF, selv om slike ruter idag ikke er underlagt bilaterale avtaler mellom angjeldende land.

Det har allerede siden 1987 vært en oppmyking i etableringen av regionale ruter som krysser landegrensene, og samtidig har det vært lempet på kravet om fifty-fifty deling av produksjonen. I 1990 er det forventet at en del "skjermede" områder og lufthavner vil bli "frigitt". Et eksempel er at Spania bla. har fått definert Alicante som en skjermet destinasjon. Braathen Safe har søkt om konsesjon for ruteflyvning Oslo - Alicante, men denne ligger på is hos de norske myndigheter. Braathen vil kanskje få fly til Spania, dersom Spania får fly i Nordsjøen med et helikopterselskap i konkurranse med norske selskap.

Et medlemsland kan bestemme at flere enn et nasjonalt selskap skal fly parallelt når et visst trafikknivå eller belegg nås. Videre kan flyselskap som har trafikkrettigheter til to flyplasser i forskjellige land, kombinere sine tjenester mellom disse land dersom det ønskes. Har en rettigheter til 2 eller flere plasser i samme land, kan tjenesten ikke kombineres. Så de fleste ruter innen og utenfor Europa opereres i dag etter 2x2 systemet. Det vil nå bli åpnet for de travleste rutene innen EF for andre enn 2 flag carriers. Dette vil gjelde ca. 60 ruter som vil bli åpnet for konkurranse, altså en mer eller mindre europeisk deregulering.

Kapital kan flyttes uhindret, og det vil være tillatt å etablere nye selskaper. Air Europe, hvor Norway Airlines er med, tillates ikke å fly innenfor Vest-Tyskland, men dets 49% datter-selskap NFD har lov. Det vil imidlertid innenfor det indre marked ikke bli restriksjoner mht. eierforhold mellom medlemslandene.

EF's domstol har bestemt at forholdene innenriks også vil bli utfordret. IATA har fått seg en "smekk på fingrene" ettersom EF har betemt at IATA's tariffer fastsatt ved konferanser vil være i strid med EF's lovverk, selv om det gjelder fly fra ikke EF-nasjoner og ruter til/fra EF. Det er fastsatt endel normer før billettpriser kan godkjennes. Der prisene er i samsvar med driftskostnadene må berørte land godkjenne dem. Ved uenighet om slikt samsvar, følger en periode med meglings for avgjørelse fattes. Dette avviker fra dagens system, hvor eget samferdselsdep. godkjenner prisen etter å ha tatt i betraktning flere kriterier, inklusive driftskostnadene til alle selskaper som betjener angjeldende rute. EF har etablert normer for rabattordninger som alle selskapene må ligge innenfor. Videre vil det bli en kraftig justering av moms. Det antydes en gjennomsnittsmoms som ligger mellom 4 og 9 prosent. Fri konkurranseforutsetter også like vilkår og like regler for alle sider av luftfarten, både utstyr og personell. Dette for å oppnå høyeste sikkerhet og harmoniske avgifter. Utviklingen av luftfart i Europa ser ut til å gå mot full deregulering, men det er likevel en generell enighet om at det må bli en form for regulering 1.1.93. EF vil ikke gi utenforstående land større fordeler enn de selv har nytte av. Norge som ikke medlem, kan ikke gjøre annet enn å tilpasse seg hva de 12 landene blir enige om.

Det europeiske rutenett er allerede blitt så tett at det skaper store problemer. I 1995 vil halvparten av de viktigste flyplassene i Europa ha nådd kapasitetsgrensene. Flyene hadde i 1986, 62 % av passasjertrafikken i Europa.

# Flyteknikernes internasjonale organisasjon

**Aircraft Engineers International har sitt hovedkontor i London, med formann, sekretær og kasserer. Videre er det opprettet en sekretær for henholdsvis Europa med kontor i Oslo, og en sekretær Asia/Pacific med kontor i Adelaide, Australia. I tillegg er organisasjonen bygget opp med en teknisk komite som for tiden arbeider med "Joint Airworthiness Requirement" (JAR), støttet av 14 ulike study-groups, og med ICAO.**

Organisasjonen ble startet i 1972, og har som hovedformål å samle verdens flyteknikere i en hovedorganisasjon for å ivareta deres interesser, tilsvarende pilotenes IFALPA, og har fått betegnelsen A.E.I., og skal være helt og holdent ikke politisk, og skal bare omhandle saker som angår air-safety, aviation maintenance, og statusen til kvalifisert sivil luftfarts - vedlikeholds-personell.

A.E.I. arbeider på en rekke områder og har samarbeid med IFALPA (Pilotenes Organisasjon), European Civil Aviation Committee (E.C.A.C.), Amerikanske Luftfartsmyndigheter (FAA), Europeiske Luftfartsmyndigheter (JAA), og en

rekke andre organisasjoner.

Den nære forbindelsen med IFALPA hadde ført til at A.E.I. var representert med to delegater til IFALPA's årlige kongress i Helsinki, Finland i 1989. A.E.I. hadde brukt sin talerett med stor suksess angående sin policy med pre-flight inspeksjoner. Videre var A.E.I. tilbudt deltakelse i enda et IFALPA møte i Amsterdam, der deres ekspertise angående Fokker 50 vedlikeholdsprogram ble meget høyt verdsatt.

Mye av arbeidet er konsentrert om flyteknikersertifikatene, der det for tiden er mange forskjellige standarder. A.E.I. er sterkt engasjert i JAA (Europeiske Luftfartsmyndigheter), med

en egen "Joint Maintenance Committee" (JMC). Dens arbeidsfelt er følgende: Utvikling av en vedlikeholdskode basert på det eksisterende Europeiske reguleringsssystemet, og der det er mulig å ta til inntekt det amerikanske systemet.

a) Godkjenning av vedlikeholdsorganisasjoner b) Godkjenning av flyvedlikeholdsprogrammer c) Godkjenning av operatør/selskaps vedlikeholdsordninger d) Godkjenning/aksept av sertifisert personell

Arbeidet med JAR 65, sertifiserte flyteknikere vil komme i gang tidlig i 1990, med en presentasjon av det eksisterende nasjonale system av personellsertifikat, eller mangel på. EF har utstedt et forslagsdirektiv med dempet aksept av personellsertifikat for utøvelse av funksjoner innen sivil luftfart. Arbeidet de nærmeste år vil være det mest betydningsfulle for flyteknikere. Sertifikatsystemet i ICAO blir gjennomgått for revisjon, sertifikatsystemet i US FAR 65 er åpnet for høring, og på toppen av dette er det europeiske sertifikatsystemet ved å bli utviklet.

A.E.I. gjør en fremragende jobb på flere områder, og deres anerkjennelse som organisasjon tilkjenner også dette.

 KLIPP HER!

## INNMELDINGSKORT

### Norsk Helikopteransattes Forbund

Undertegnede melder seg herved inn i NHF som fullverdig medlem, og forplikter seg derved til å betale til forbundet dets fastsatte kontingent, for tiden: *max. kr. 113 pr. mnd.* Dette medlemskap gjelder inntil undertegnede skriftlig gir NHF beskjed om annet. Undertegnede gir herved NHF fullmakt til å trekke medlemskontingent via lønningskontoret for mitt medlemskap.

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr.: ..... Sted: .....

Ønsker kollektiv hjemmeforsikring

Arbeidsgiver: .....

Lokalforening: HTS  HSK  LMF   
MF  TAF

Andre: .....

Dato/Navn: .....

# Logo-konkurranse

Konkurransen om å lage ny logo fikk stor respons, da vi utlyste for andre gang. Det kom inn veldig mye bra fra våre medlemmer, og utformingene var mange og varierte. Juryen, som bestod av styret i NHF, kom til sist fram til vinneren: Rolf Bergstrøm fra Sandnes.

Han ble tatt ut på følgende grunnlag: Han har fått NHF som et landsomfattende helikopterforbund. Vi i styret takker alle som var med for skikkelig bra forslag, og kan bare si at det var en veldig vanskelig oppgave å komme frem til vinneren.

Her presenterer vi noen få av de innkomne forslag.



**1. premie**



**2. premie**



## Vinneren

Logokonkurransens vinner har vi den glede av å kunne presentere her. Rolf Bergstrøm, for tiden student ved Agder ingeniørhøgskole og freelance arbeider i Helikopter Service a/s, er den lykkelige vinner av weekend tur til selvvalgt reisemål i Nord-Europa. Rolf kan fortelle oss at han er svært glad for premien. Som hos studenter flest er kassen tom, så han hadde ingen muligheter til å reise i sommer.

På spørsmålet om hva han la vekt på da han utfomet logoen, så var det at NHF er landsomfattende og tilknyttet helikopterbransjen. Til lykke, og god tur, Rolf!



KLIPP HER!

Porto

Norsk Helikopter-ansattes Forbund

4033 FORUS

# OFFSHORE SIDEN 1966



## 700.000 PASSASJERER OG 40.000 FLYTIMER I ÅRET

Helikopter Service er Norges tredje største luftfartsselskap og et av de ledende helikopter-selskaper i verden. Vi opererer en flåte på 40 offshore-helikoptre. Flysikkerheten er overordnet alle andre hensyn. Våre 400 autoriserte teknikere og ingeniører sørger for den tekniske pleie av helikopterflåten. 175 flygere bringer

våre passasjerer trygt til og fra jobben på den norske kontinental-sokkelen.

Helikopter Service utfører en rekke samfunnsnyttige oppgaver. Vi er engasjert i redningstjeneste, skogbrannberedskap, luftambulanse, og våre helikoptre er med på å effektivisere kraftutbyggingen i Norge.



## HELIKOPTER SERVICE A/S

4033 Forus. Tlf. (04) 57 57 22. Sola - basen : Tlf. (04) 65 37 00

1324 Lysaker. Postboks 265. Tlf. (02) 59 05 60

5069 Bergen lufthavn. Postboks 19. Tlf. (05) 22 70 10

6500 Kristiansund N., Kvernberget. Tlf. (073) 82 911

Returadresse: Norsk Helikopter - ansattes Forbund - 4033 Forus



Sentral beliggenhet, 3 minutter fra Stavanger Lufthavn, i landlige omgivelser. Kort vei ned til Norges fineste sandstrand. Hotellet er omkranset av 5 mål plen, og er nytt og moderne.



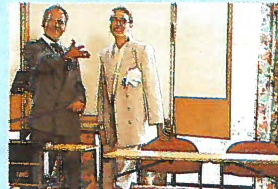
108 dobbeltrom, samt 4 handikaprom og 4 store suiter. Alle i lyse, innbydende farver. Rommene har minibar, hårtøker, dusj, badekar og fargefjernsyn som bla. sender Film Net, 24 timer i døgnet med norsktekstede kvalitetsfilmer.

## STAVANGER AIRPORT HOTEL

**...for kurs og  
konferanser...**

Telefon: 04 - 65 66 00

Stor gratis parkering!



Konferanserom i gateplan, lyse, trivelige og godt ventilerte. Vi skaffer alt som trengs for et vellykket arrangement. Godt med Audio-Visuelt utstyr. 10 lokaler som tar 120 i plenum.



Vår restaurant og bar gir intim atmosfære, med godt variert tilbud. Stor frokost- og lunsjbuffet, velsmakende à la carte-meny. Dans til levende musikk, 6 ganger i uka. Et serviceinnstilt personale, gjør alt for Dem. Velkommen!



# STAVANGER AIRPORT HOTEL



## Hele Norges helikopterselskap

Uansett transportproblemer -  
vi har de riktige brikkene!

Kontakt oss på telefon (063) 70022  
Telex: 65885 - Telefax: (083) 72975  
Postboks 2008, 9014 Håpet  
Tromsø - Norway

# A-S HJETTTRANSPORT

- en løftesterk medspiller