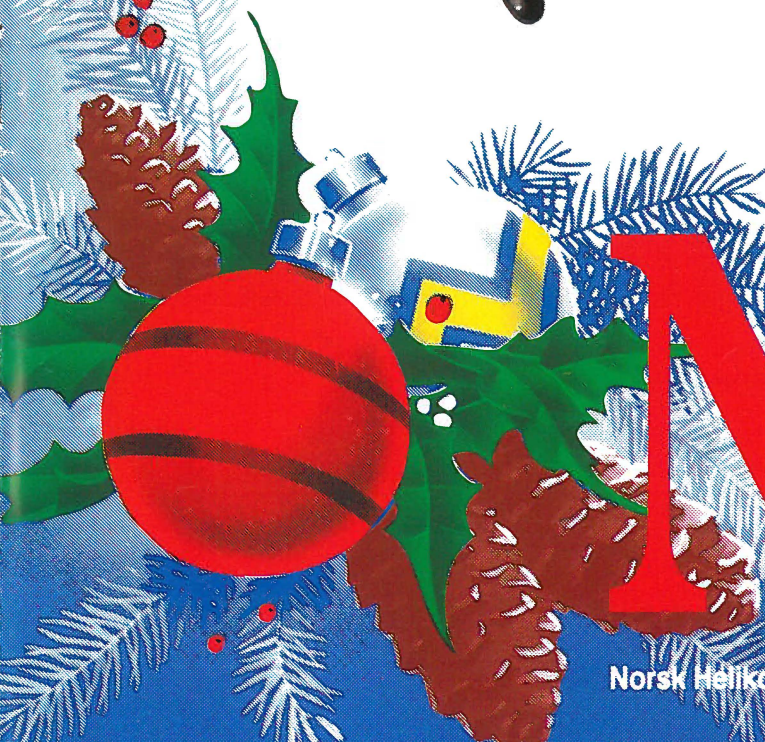




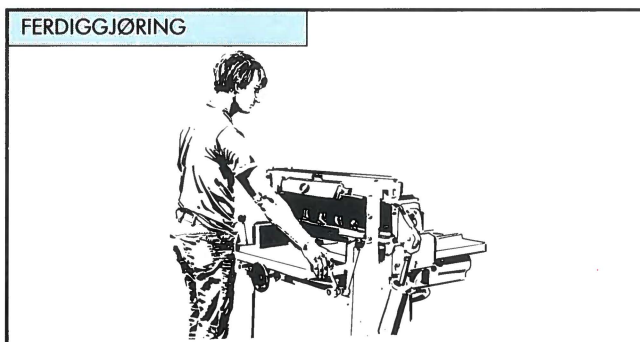
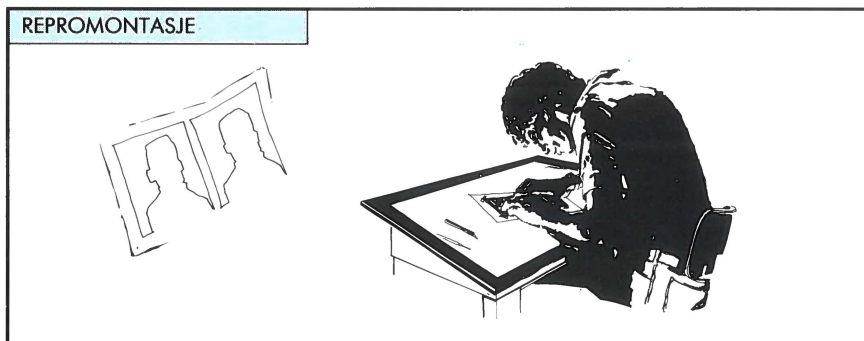
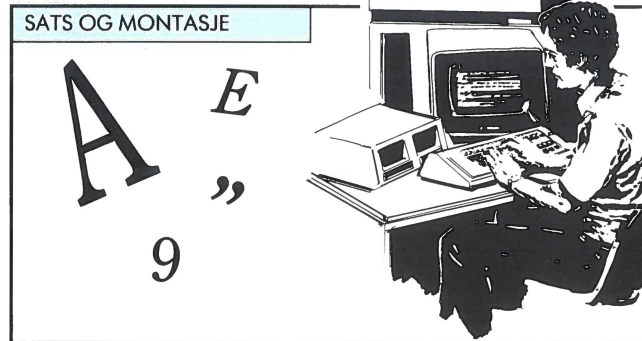
# God Jul og Godt Nyttår



# NHF

Norsk Helikopter Ansattes Forbund - NR 3 1990 Årgang 1





# Fra idé til ferdig trykksak

Centrum Trykkeri tilbyr deg helløsninger innen kommunikasjon ved hjelp av trykksaker.

Vår filosofi er at vi samarbeider med kunden gjennom hele produksjonen for å oppnå best mulig sluttresultat. På den måten får vi et resultat som både vi og du som kunde er fornøyd med. Og det viktigste for oss er nettopp fornøyde kunder.

Så prøv fordelene med direkte kontakt med trykkeriet, og få hjelp av kvalifiserte fagfolk som har erfaring med å løse problemer innen grafisk kommunikasjon.

 **Centrum Trykkeri a.s**  
 Tanke Svilandsgt. 27 - 4007 Stavanger  
 Telefon: 04 - 52 02 17 / 52 03 22  
 Telefax: 04 - 52 55 20

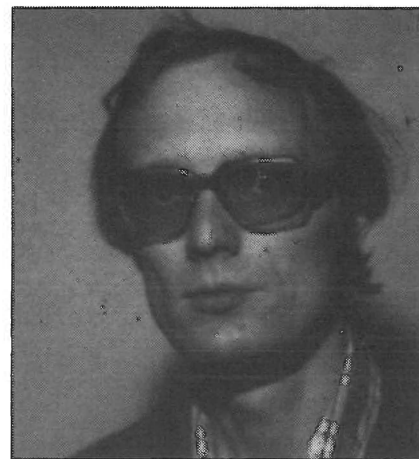


# Lederen ber om ordet

Det nærmer seg slutten på nok et år. Et år som tildels har vært turbulent på mange områder innenfor helikopterbransjen. Vi har fått en ny operatør på offshoremarkedet, og nok en ligger i startgropen for å sette i gang med flygning neste år. Jeg tenker da her på Braathen Helikopter og Mørefly. Innenfor de "gamle" helikopteroperatørene som Helikopter Service A/S og A/S Lufttransport, har det vært nedskjæringer og omorganisering. Dette har medført en god del uro og usikkerhet blant våre medlemmer. Hvordan blir morgendagen? Vil markedet etter

hvert stabilisere seg, eller vil det bli en "krig på kniven" mellom de ulike operatørene? Det siste vil ingen være tjent med, aller minst vi som er "fotfolket". Gang på gang får vi høre at personalkostnadene er årsaken til alle problemene, og at disse må reduseres. Enten i form av reduksjon i antall ansatte, eller at lønnsnivået må ned. Sjeldnere ser vi at selskapene ser på hva som kan gjøres med andre og mye større utgiftsposter. Er det fordi dette er et mye mer komplekst problem, og som fordrer en helt annen innstilling og innsikt hos lederne? Det er mye enklere å få regnskapet i balanse med å fjerne et visst antall "hoder". Et er i alle fall sikkert: Ingen, heller ikke helikopterselskapene, er i lengden tjent med at deres medarbeidere føler usikkerhet. Dette vil i høy grad gå ut over effektiviteten, og i verste fall: sikkerheten.

For å bedre kunnskapsnivået blant våre tillitsvalgte, ble det derfor på siste representantskapsmøte vedtatt å prioritere opplæring. Dette er nå gjennomført. Alle sentrale og lokale tillitsvalgte har fått tilbud om kurs i år, og det er avviklet to kurspakker; en i vår og en i høst. I tillegg har vi hatt deltakere på kurs arrangert av YSF. Men opplæring av tillitsvalgte er ikke noe som er gjort en gang for alle. Det kommer stadig nye i de ulike verv i sentrale og lokale styrever. Kursopplegget vil derfor fortsette kontinuerlig for at ingen skal føle at de er blitt valgt til noe de ikke har kunnskap om. Kursene er heller ikke formet en gang for alle, men vil endres etter hvert som nye ideer og behov melder seg. Neste år vil vi også ha et kurs med "forhandlingsøkonomi" som hovedemne. Dvs. hvordan en blant annet skal beregne lønnskrav, etterslep, overheng osv.



På siste representantskapsmøte ble det også vedtatt at arbeidsåret nå skal følge kalenderåret. Dette er årsaken til at det ikke er avholdt noe representantskapsmøte i november, slik det har vært vanlig tidligere. Representantskapsmøtet skal i henhold til styrevedtak avholdes lørdag 23. februar. Sted er ikke endelig fastsatt. Har du saker du vil ta opp på representantskapsmøtet, ber vi at disse blir sendt via ditt lokallag. I henhold til våre vedtekter, skal alle saksforslag være NHF's styre i hende senest en måned før rep. møtet. Har dere forslag på nye styremedlemmer, tar dere kontakt med en fra valgkomiteen. I denne sitter John Borge, Lars E. Hjertaas, Lotte Ramsdal og Rune Svarstad.

Dette året har desverre heller ikke vært fritt for ulykker. Den ulykken som vel har brent seg fast i våre minner, er den tragiske ulykken der en 214ST fløy i fjellveggen på øya Alden i Sunnfjord. Ekstra tragisk var tapet av menneskeliv. Ord blir så altfor fattige i en slik sammenheng, men jeg vil likevel igjen få uttrykke min inderlige medfølelse med de som sitter igjen. Jeg vil også få gi honnør til Helikopter Service A/S for deres innsats i denne tragiske ulykken, og for den støtte selskapet har gitt til de etterlatte og ikke minst nære arbeidskolleger.

La mitt ønske for det nye året bli: Et ulykkesfritt år, med ro og trygghet på arbeidsplassen for oss alle.

*Audun Aarflot*

## Innhold

|                         |      |
|-------------------------|------|
| Leder .....             | s.1  |
| Flytrafikken .....      | s.2  |
| AEI's kongress .....    | s.4  |
| Helikopter Service .... | s.6  |
| Kryssord .....          | s.12 |

### Redaksjon

Ansv. red. Mia Koløy

Rune Lyssand, H.S.

Nils M. Rugsveen, Braathen

Synnøve Haug, H.S.

Jon Steinset, H.S.

### Styret

Leder Audun Aarflot, HS  
Nestleder Terje Rading, HS

Sekretær Per Midtkandal, Braathen

Lover og best. Terje Hjortland, HS

Økonomi Terje Soltvedt, HS

Utdanning Nina Maesen, HS

1. vara Dag Hjelmarm, Lufttransp.

2. vara Jan K. Lindholm, HS

3. vara Tor Alvsåker, HS

4. vara Åse Marie Fidtje, HS

Lay-out, sats og trykk:  
Centrum Trykkeri a.s



*Dobling av antall passasjerfly:*

# 14.000 stk. ventes i år 2008

**Passasjertrafikken med jetfly forventes å øke med gjennomsnittlig 5,5 % i årene fremover, og i 2008 forventes 14.000 fly å være i virksomhet, mot ca. 7500 i dag. Dette er noen av de anslag Airbus Industrie har presentert i sin markedsanalyse. De anslår også at omtrent halvparten av de nye flyene vil erstatte gamle fly som er i drift i dag, mens den andre halvparten vil dekke trafikkøkningen.**



I sin prognose baserer Airbus Industrie seg på en gjennomsnittlig trafikkøkning på 5,5 % i året. Samtidig har de også sett på den flåten av jet passasjerfly som er i drift i dag, og indikerer at omtrent 5.500 fly må skiftes ut i løpet av perioden.

Halvparten av de 12.000 flyene vil bli såkalte "Widebodies" til en verdi av 4500 milliarder dollar, mens den andre halvparten blir fly med vanlig cabinbredde, til en verdi av omkring 230 milliarder dollar. Ved begynnelsen av 1990 var omkring 3200 av disse flyene i bestilling hos de forskjellige produsentene. Med andre ord står konkurransen om ca. 9000 fly frem til år 2000.

Det primære behovet for standardkategorien, hvor Airbus er representert med A320 og A321, er utskifting av gamle fly. Geografisk sett står Nord-Amerika for halvparten av dette behovet.

I perioden frem til år 2008, forventes det en tredobling av passasjertrafikken med fly. Med den økende trafikken, de operasjonelle problemer man ser allerede i dag, og som bare vil øke i tiden fremover, forventer man at widebody-kategorien vil få den relativt sterkeste økningen.

Airbus Industrie anslår at halvparten av denne økningen vil finne sted i Fjerne Østen.

I dag er det omkring 7500 jetfly i passasjertrafikk i den vestlige verden. Ved utgangen av år 2008 anslår man at det vil være ca. 14.000 jetfly i virksomhet, og mangel på plass i luften, samt det faktum at de fleste lufthavner i Europa og USA ikke har tilstrekkelige kapasiteter, forsterker behovet for widebody fly. Lufthavns- og luftromssituasjonen er de største problemene i tiden fremover. Bygging av nye flyplasser er ikke det mest pop-

ulære alternativ i en situasjon hvor man blir mer og mer miljøbevisst. Bedre utnyttelse av luftrommet og effektivisering av eksisterende lufthavner, samt bruk av større fly, anses som mer realistiske tiltak. I dag har gjennomsnittsflyet 170 seter, Airbus Industrie forventer at dette vil øke til 234 seter i år 2008. Rimeligere flybilletter relativt sett vil gjøre flyreiser tilgjengelige for flere og flere mennesker. En effektiv utnyttelse av bl.a. drivstoffet bidrar til lavere priser.

Med A300 som ble satt i drift i 1974 som referanse, anslår Airbus Industrie at de frem til 1988 reduserte drivstoff forbruk pr. sete med 28 %. Til sammenlikning nevnes at drivstofforbruket på en privatbil i samme periode ble redusert med 17%.

*T. Rading  
Kilde: Transport Norge*



# Norske Luftfartsselskap

Selskap med konsesjon og/eller tillatelse til å drive ervervsmessig virksomhet med helikopter.

**Heliteam A/S**  
Kaneborg

**A/S Lufttransport**  
Tromsø

**Nordlandsfly A/S**  
Mosjøen

**A/S Mørefly**  
Vigra

**Airlift A/S**  
Førde

**Heliturist**  
Voss

**Helikoptertjeneste**  
Kinsarvik

**Helikopter Service A/S**  
Sola

**Braathen Helikopter**  
Sola

**East Wing**  
Gardemoen

**Helilift**  
Oslo

**Norsk Luftambulans**  
Drøbak

**Skylift Pilotsenter**  
Skien

**Fjellfly**  
Hovden

Det er registrert ca. 100 helikopter i Norge. Disse fordeles på 14 selskap. Syv av disse opererer med 1-5 helikopter. De selskap som har flest luftfartøyer er:

|                        |         |                    |         |
|------------------------|---------|--------------------|---------|
| Helikopter Service A/S | 35 stk. | A/S Lufttransport  | 13 stk. |
| A/S Mørefly            | 9 stk.  | Helikoptertjeneste | 7 stk.  |
| Norsk Luftambulans     | 7 stk.  |                    |         |

## Kjære medlem!

Vi i redaksjonskomiteen føler at vi nå er kommet godt i gang med stoff for dere medlemmer. Mener medlemmene det samme?

Er det noen av dere som har forslag til stoff vi bør ta opp, eller noe du vil ha svar på, ønsker vi gjerne å høre fra deg.

Våren 1991 vil vi komme igang med en spørrespalte der medlemmene kan sende inn spørsmål, og vi vil etter beste evne besvare, f.eks. lover, regler, arbeidsmiljø etc. Dette vil skje i samsvar med NHF styret. Så nå, kjære medlem, er ordet fritt...

Send spørsmål til NHF - Redaksjonskomite, Helikopter Service, 4033 FORUS.

Jeg ønsker medlemmer og lesere av NHF info en riktig god jul!

Mia Koløy

## Utslipp fra fly

Følgende artikkel om flyforurensing kontra bilforurensing er hentet fra det Østerrike magasinet Flugblatt.

En MD-81 (Ny DC-9) trenger pr. passasjer pr. flytime (800 km) 28,5 l drivstoff. En mellomklassebil trenger 80 l for det samme.

Kerosin (flydrivstoff) inneholder ikke bly og bare spor av svoveldioksin. I Østerrike utgjør flyforurensingen midre enn 1% av total forurensing. Fem dager uten biltrafikk = *et år uten flytrafikk*. De siste åra er flyutslipp redusert med 93%.

Reknestykke: På den 750 km lange strekningen Wien-Zürich flyr 100 passasjer med en MD-81, og en bil kjører samme strekning med 3 passasjerer.

Flyet slipper ut 0,15-0,17 kg. pr. passasjer. Bilen slipper ut ca. 1 kg. pr. passasjer.



# AEI's kongress Madrid 1990

---

**NHF har i de 2 siste år hatt observatørstatus til AEI's årlige congresser, og på bakgrunn av det AEI står for både internasjonalt og i Europeisk sammenheng innen Luftfarten, ble det på et ekstraordinært representantmøte 21.4.90 vedtatt å søke medlemskap for NHF i AEI.**

---

**D**et Spanske Flyteknikerforbundet ASETMA stod som vertskap og arrangør av årets kongress. NHF var representert med 2 deltagere, Inge Antonsen M.F. - H.S. og undertegnede, Terje Rading NHF - H.S. ASETMA og det Spanske flyselskapet IBERIA hadde i lengre tid hatt en konflikt gående som bl.a. hadde ført til at 102 flyteknikere var oppsagt. ASETMA var sterkt preget av dette, og det var lagt ned et betydelig arbeide i denne konflikten, slik at arbeidet med kongressen hadde kommet i annen rekke.

Congressen var lagt til byen Segovia, ca. 90 km nordvest for Madrid, med heller dårlig bussforbindelse. Byen ligger på en kolle, nesten helt omgitt av eldgamle murer med tallrike tårn, trange og kronglete brosteinsgater, og en rikdom av interessante byggverk. Høyest ligger den gotiske katedral (1525), en av Spanias vakreste kirker.

En berømt romersk akvedukt (813 m lang) av granitt var fremdeles i bruk til byens drikke-

vannforsyning. Det viste seg at et stort antall delegater hadde store problemer med å stille opp til åpningen, og det ble derfor besluttet å utsette den med 1 dag.

AEI sin president Mr. Mike Newman åpnet congressen fredag morgen, og ønsket på vegne av ASETMA og AEI alle deltagerne hjertelig velkommen. Etter en del formelle saker var foretatt, stod godkjenning av nye medlemmer på agendaen. Norsk Helikopteransattes Forbund var eneste søker med alle formaliteter i orden og også på forhånd godkjent som medlem av AEI sitt styre. Voteringen viste alle for, ingen imot, og ingen blanke.

NHF er nå som forbund tilsluttet AEI, men det er ikraft av antall reelle flyteknikere vi står som medlem. Med andre ord, AEI sin medlemskontingent vil kun bli belastet Flyteknikere tilsluttet NHF.

Av viktige saker stod utdelelse av AEI sin POLICY MANUAL. Dette er AEI sin "driftshåndbok"

og "bibel" som alle medlemmer nå har et eksemplar av.

Videre ble det votert over forslag til policy erklæringer, og introduksjon av nye, der Det Italienske Flyteknikerforbundet kom sterkt i fokus i deres tunge og ensidige argumentasjon angående Preflight Inspection.

Det ble ellers vedtatt å øke medlemskontingenten med 1 pound (UK) pr. medlem pr. medlemsorganisasjon. Dette ble det forøvrig en heftig debatt om.

Ved valg av ny president, ble Morten Arnesen (NFO) nominert. Etter 1 dag med betenkningstid aksepterte han nominasjonen, og ble enstemmig valgt for en 2 års periode.

De Europeiske Luftfartsmyndighetene (JAA), har opprettet en JAR Maintenance Committee som består av 11 representanter og der AEI er representert med S. Hansen, (NFO). Det viktigste arbeidet på agendaen var JAR 65, Certifying engineers. (Utvikling av et Europeisk Sertifikat-system.) I mange Europeiske Land har myndighetene overlatt



*Fra AEI sin kongress i Madrid, 21.4.90.*

til de respektive Flyselskapene å ivareta Sertifikatutstedelse, opplæring, dokumentasjon og fornyelse av disse. KLM, BRITISH AIRWAYS og LUFT-HANSA er de selskapene som er store nok, og som arbeider hardt for å innføre Company License, eller retttere sagt Company Certificate/Diploma som et Europeisk "Sertifikatsystem".

For JAR Maintenance Committee sin del, er det fremdeles deres syn at ICAO standard skal være grunnlaget i oppbyggingen av et nytt sertifikatsystem. Men dette er de alene om. Både representanter for Flyselskapene og ikke minst myndighetene har falt for, og argumenterer sterkt for et Standard Europeisk System, nemlig "Company License".

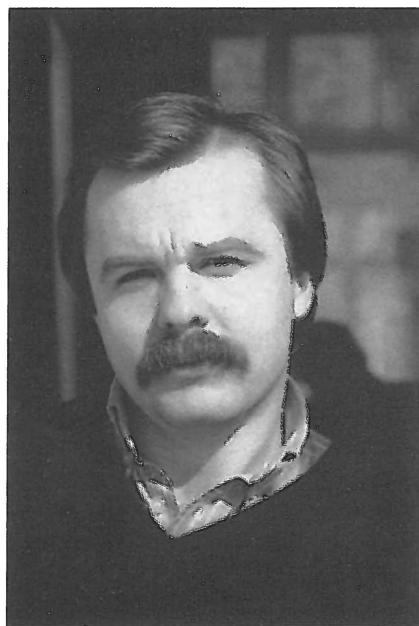
I denne prosessen foregår det en omfattende lobbyvirksomhet, og dessuten er sterke politiske krefter involvert. Tempoet i prosessen er stadig økende, og det vil være det meste vitale og ressurskrevende arbeid noensinne for AEI. Det er uhyre viktig

for AEI at en Internasjonal minimumsstandard blir lagt til grunn i dette sertifikatsystemet.

Arbeidet med JAR 65 vil være det mest krevende og betydningsfulle noensinne for Flyteknikerne i Europa. Vi må bare innse at utsagn fra Flyteknikere er fremdeles mindre innflytelsesrik enn ønskelig, og for å

overvinne denne situasjonen, trenger vi en radikal økning i arbeidet med å fremskaffe policy erklæringer, bakgrunnsinformasjon og argumenter som det kontinuerlig er behov for i arbeidet til JAR og ICAO.

ICAO Type 2 License kan være historie om noen år, men kampen har startet, og for tiden har industrien et lite forsprang.



*For NHF i Madrid, Terje Rading, NHF - H.S.*

NHF vil som medlem av AEI være nært knyttet til alle forhold innen Internasjonal Luftfart som AEI til enhver tid har befattning med. Dette vil skaffe NHF førstehåndskjennskap til all utvikling innen luftfarten, både i positiv og negativ retning. Videre vil utviklingen innen EF og det nå så kjente åpne indre marked være av stor betydning for NHF som forbund. Dette fordi uansett medlemskap i EF vil hele den Scandinaviske Luftfarten bli influert i hva som skjer i Europa, og dermed få innvirkning på oss i en eller annen form som arbeidstakere i det selskapet vi er ansatt i.





*Christian Brinch, konsernsjef fra 1990,  
styrer HS ut fra filosofien omet rendyrket helikopterselskap.*

Snart 25 år offshore:

# Helikopter Service

## -banebrytende og mangfoldig

**Helikopter Service ble startet av Morten H. Hancke i februar 1956. Sammen med noen venner kjøpte han inn det første helikopteret, en Bell 47G, til Norge, stasjonerte det på Fornebu og ansatte en flyger og en mekaniker. Dengang var det neppe noen som trodde at det daværende Scancopter Service A/S skulle fremstå som et av verdens største helikopterselskaper 30 år etter. Helikopter Service har i dag et mangfold av aktiviteter, og kan neste år se tilbake på 25 års virksomhet i passasjertransport på kontinentalsokkelen.**

Bedriften, som etter et år fikk navnet Helikopter Service, bygget seg langsomt opp på innlandsvirksomheten. Da oljevirksomheten begynte på norsk sokkel i 1966, hadde HS 13 mindre Bell-helikoptre.

Da de første sokkelkonsesjonene ble tildelt, og Esso begynte å bore på vår kontinentalsokkel, ble det startet på en periode med sterk vekst. Helikopter Service var forutseende nok til å ane mulighetene og kjøpte sine første to Sikorsky S-61N, som ble fløyet hjem til Norge. I juli 1966 gikk de første offshore-turene fra Stavanger til borefartøyet "Ocean Traveler".

Letevirksomheten den første tiden foregikk ikke hele året. HS hadde derfor periodevis helikoptre beskjeftiget på andre områder. Slik hadde det seg at HS bl.a. fløy en prøverute med S-61 mellom Stavanger og Haugesund. Fra 1970 ble helikoptre og mannskaper fra HS forgjeng-

ere til dagens redningstjeneste, gjennom stasjonering i Bodø og på Sola i redningsberedskap.

### Rivende vekst

Med funnet av Ekofisk-feltet i 1969 ble grunnlaget lagt for den store helikoptertrafikken ut fra Stavanger-området. Frigg-feltet utgjorde også en betydelig del av trafikkgrunnlaget i oppbyggingsfasen. Siden er det kommet til en rekke andre felt i havområdene utenfor vår kyst, som bidrar til den store helikoptertrafikken ut fra Stavanger og Bergen.

HS hadde etablert seg på Forus i 1966, og med trafikkøkningen som først og fremst ble skapt av utbyggingen av Ekofisk og satellitt-feltene, trengtes det utvidelser. På slutten av 1970-tallet fløy HS nær en million passasjerer årlig. Bare til, fra og mellom installasjonene på Ekofisk har HS i årenes løp fløyet passasjerer for Phillips-gruppen tilsva-

ende hele Norges befolkning på fire og en halv million mennesker.

### Et av verdens største

Helikopter Service regnes som en av pionerene når det gjelder offshore helikopteroperasjoner. Selskapet har vært en internasjonal banebryter i utviklingen av IFR-operasjoner til havs. Det er på grunn av HS sin store flåte av tunge offshore-helikoptre at Norge har en helikopterkapasitet som er enestående i forhold til landets størrelse. HS er et av verdens fem største helikopterselskaper, med en flåte på hele 39 maskiner.

HS flyr for alle operatørselskaperne på norsk sokkel, og betjener samtlige produserende felt og leteområder. I lange perioder fra 1966 til i dag har HS vært eneleverandør av helikoptertransport offshore. Tilsammen transporterer selskapet over 600.000 passasjerer årlig på sokkelen.

Denne virksomheten krever mange steder langs kysten. HS har faste baser på Sola, Flesland og Kvernberget (Kristiansund N). I tillegg kommer offshorebasene Ekofisk og Statfjord, hvor det er stasjonert helikoptre for redningsberedskap og





*HS sin nye base på Sola ble tatt i bruk i februar 1989. I bakgrunnen ser vi helikopterterminalen.*

intertransport. HS benytter også midlertidige baser i bl.a. Hammerfest og Brønnøysund når det er aktivitet i nord-områdene.

### **Forus hovedbase**

Forus er fortsatt HS sin hovedbase, med administrasjonen,

det tunge vedlikeholdet og de fleste av de 13 spesialverksteden. Terminalbygget på Forus, som nå er administrasjonsbygg, sto ferdig i 1978 som en midlertidig løsning. Det skulle gå ytterligere 11 år før Stavanger lufthavn fikk sin nye helikopterterminal, og trafikken kunne overføres dit. Da det skjedde

i februar 1989, tok HS i bruk sin nye Sola-base.

Allerede i 1958 hadde HS etablert seg i Bergen. Med Mobils utbygging av Statfjord-feltet kom det fart i oljevirkosomheten også i Bergen. Flesland har i dag en helikoptertrafikk som er nesten på nivå med Sola, og her finner vi naturlig nok HS sin største base utenfor Stavanger-området.



*Det aller meste av vedlikeholdet utføres internt. Her gjør teknikere fra Plateverkstedet på Forus en større jobb på et Boeing Chinook-skrog.*

Basen i Kristiansund er i dag relativt liten. med den planlagte utbyggingen av felt på Haltenbanken vil denne basen få økende betydning. Utebasene i Hammerfest og Brønnøysund er anlegg hvor HS leier seg inn ved behov. På Ekofisk-senteret er det til enhver tid stasjonert to Bell 212 SAR/skytter-maskiner. På Statfjord B har HS et Bell 214ST helikopter til den samme tjenesten, som i vedlikeholds- og treningsperioder avløses av en Super Puma.

## Mangfold

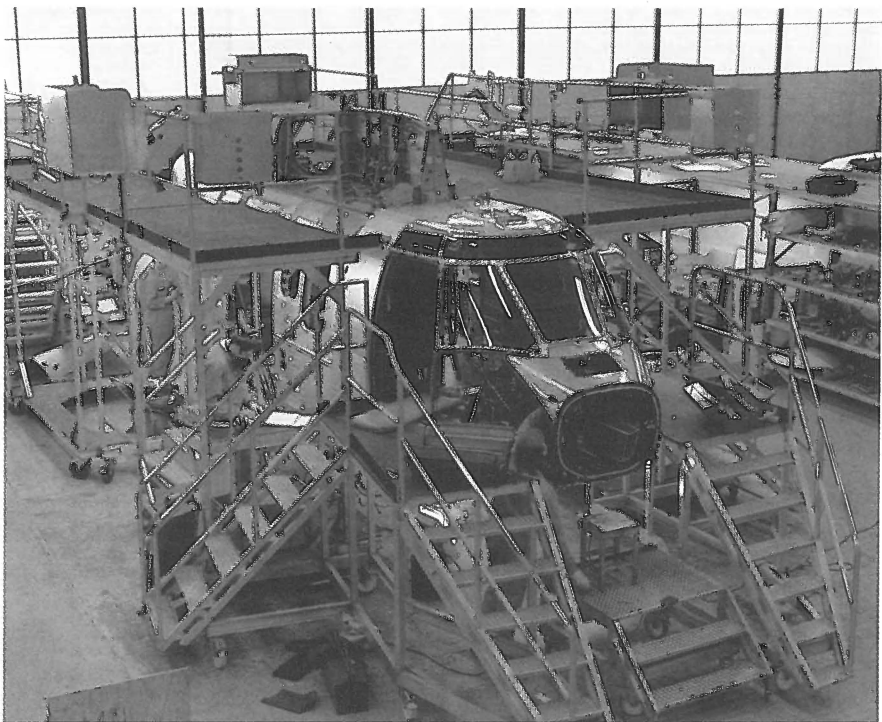
Dagens HS er et konsern med 800 ansatte og godt og vel en milliard kroner i årsomsetning. Det har resultatenheter og datterselskaper som arbeider på en rekke områder. HS sin lange helikoptererfaring og kompetanse på en rekke spesialområder er utnyttet til å etablere forretningsområder som gir bedriften et mangfold av aktiviteter.

I tillegg til offshorevirksomheten selger HS simulatortrening av helikopterflygere og teknikeropplæring til sivile og militære helikopteroperatører verden over, bl.a. til Braathens Helikopter og Mørefly. Simulatoren gjør den "umulige" flytreeningen mulig, og helikopteroperatørene er ettervert blitt klar over simulatorenes mange fordeler - ikke minst økonomien og sikkerhetsaspektene i treningen.

Gjennom en egen resultatenhet markedsfører HS tekniske tjenester til fly- og helikopterselskaper, med både norske og utenlandske helikopterselskaper som kunder. HS er godkjent av en rekke betydelige fabrikanter til å utføre vedlikehold og reparasjoner av komponenter og utstyr.

HS har utført overhalinger av CT-58 turbiner for bl.a. British International Helicopters. HS er nå også autorisert til å overhale Turbomeca Makila-turbiner, som driver Super Puma. Til dette formålet er det investert i et nytt motorprøvehus, og motoroverhalinger vil være en viktig aktivitet i årene fremover.

HS er autorisert servicesenter for Bell Helicopter Textron Inc., og utfører arbeid på så å si alle typer Bell helikoptre. Tidligere i år leverte HS det siste av en serie på Bell 412SP helikoptre til Luftforsvaret. Denne serien ble påbegynt i 1987. HS sitt Bell servicesenter har i den siste tiden bl.a. hatt oppdrag på Bell 212 og Bell 214B for datterselskapet Lufttransport.



Ved hovedbasen på Forus utfører HS det tunge vedlikeholdet. Her er en Super Puma inne til totaloverhaling etter 6.000 flytimer.

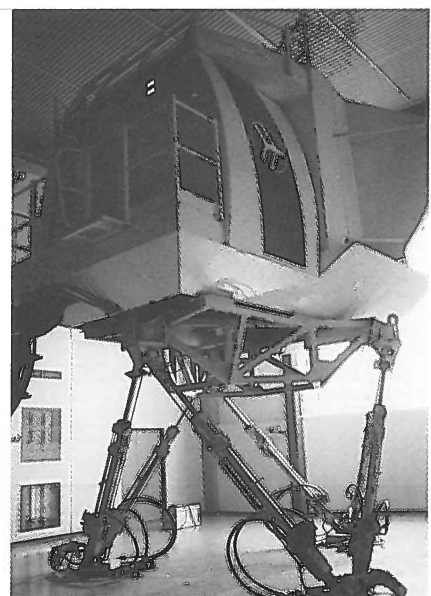
## Innlandsvirksomhet

Gjennom A/S Lufttransport i Tromsø driver HS-konsernet en landsdekkende innlandsvirksomhet. Dette er et resultat av fusjonen med det tidligere Lufttransport i 1987, og inkluderer det gamle HS Innland. Lufttransport har i dag et omfattende spektrum av tjenester. Selskapet opererer for Sysselmannen på Svalbard, driver ambulansetjeneste med helikopter i Tromsø og Brønnøysund, flyr fiskerioppsyn for Kystvakten, opprettholder skogbrannberedskap for Direktoratet for brann og eksplosjonsvern, driver fjernmålings- og overvåkingstjeneste, og har en lang rekke oppdrag for Statkraft og for private utbyggere rundt om i hele landet.

Datterselskapet Airsoft A/S, som også har etablert seg i USA, selger dataprogrammer for styring av luftfartsaktiviteter til sivile og militære kunder. Programvaren bærer det samme navn som selskapet, og er i hovedsak utviklet internt i HS. Det amerikanske helikopterselskapet Omniflight og det irske luftforsvaret er blandt brukerne.

## Internationalisering

HS har innledet en ny epoke i sin historie. Etter en forholdsvis stabil periode gjennom det meste av 80-årene er selskapet igjen i forandring. Rammebetingelsene er endret i og med at det nå har fått konkurranse på offshoremarkedet her hjemme. Om noen år må vi regne med å møte utenlandske konkurrenter på det norske markedet. Å bli konkurransedyktig i forhold til bl.a. britiske helikopterselskaper representerer en kraftig utfordring.



Super Puma-simulatoren trekker helikopterflygere fra hele verden til Forus.





*Hovedaktiviteten i H&S er helikoptertransport på sokkelen. Neste år er det 25 år siden den første Offshore-turen. Foto: Husmo*



Luftransport er innlandsselskapet i HS. Her er en AS 350 Ecureuil på Svalbard, hvor L/T opererer for Sysselmannen.

HS har tatt opp denne utfordringen, og er i full gang med å internationalisere sin virksomhet. Å være konkurransedyktig ute betyr at man også er det hjemme. Deltagelse i internasjonale helikopterprosjekter og etablering av egen operasjoner ute er ledd i dette arbeidet, som omfatter såvel trening som operasjoner.

HS har i dag tre Super Puma langtidsutleid til sin britiske samarbeidspartner Bond Helicopters. En Bell 212 er på utleie til datterselskapet Luftransport. HS satser i tiden fremover kraftig på å beskjeftige ledige helikoptre og personell gjennom utleie, og forhandler om flere

prosjekter. Det internasjonale utleiemarkedet for større helikoptre har i den senere tid tatt seg kraftig opp. HS er et av de meget få selskap som i dag har mulighet til å frigjøre slike helikoptre.

Gjennom samarbeidet i HS Logistics - et selskap etablert på 50/50 basis mellom det amerikanske Offshore Logistics og HS - fikk HS nylig et viktig, internasjonalt oppdrag. En Super Puma er nå på "wet lease" til HS Logistics i India, hvor den i noen måneder skal operere for Amoco India. I mars går to Bell 214B fra Luftransport til Papua New Guinea, og flere oppdrag er innen rekkevidde.

### Et rent helikopterselskap

HS skal være et rent luftfartsselskap, og alt som gjøres av satsing skal enten støtte opp under denne virksomheten, eller være utledet av den, presiserte HS sin administrerende direktør i sin "tiltredelseserklæring" tidligere i år. Arbeidet med å internationalisere Helikopter Service, gjøre det mer konkurransedyktig og skape ny, lønnsom virksomhet for fremtidig vekst gjenspeiler denne grunnfilosofien.

T. Rading

✂  
KLIPP HER!

## INNMELDINGSKORT

### ADRESSEFORANDRINGER 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. Adresseforandring sendes også til foreningen.

Navn: .....

Adresse: .....

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

Ønsker kollektiv hjemmeforsikring

Arbeidsgiver: .....

Lokalforening:

Andre: .....

Dato/Navn: .....



|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| 1  | 2  | 3  | 4  |    | 5  | 6  | 7  |    | 8  | 9  | 10 |    | 11 | 12 | 13 |    | 14 | 15 |    | 16 |    | 17 |  |
| 18 |    |    |    |    | 19 |    |    |    | 20 |    |    |    | 21 |    |    |    | 22 |    | 23 | 24 |    | 25 |  |
| 26 |    |    |    | 27 |    |    |    | 28 |    | 29 |    |    |    |    |    | 30 |    |    |    |    |    |    |  |
| 31 |    |    |    | 32 |    |    |    | 33 | 34 |    |    |    |    |    |    | 35 |    |    |    |    |    |    |  |
|    |    |    | 36 |    |    |    | 37 |    |    |    | 38 | 39 | 40 |    | 41 |    |    |    |    |    | 42 |    |  |
| 43 | 44 | 45 |    |    |    | 46 |    |    |    |    | 47 |    |    | 48 |    |    | 49 |    | 50 |    | 51 |    |  |
|    | 52 |    | 63 |    | 53 |    |    |    |    | 54 |    | 55 |    |    | 56 |    | 57 |    | 58 |    |    |    |  |
| 59 |    |    |    |    |    | 60 |    |    |    |    |    |    |    |    | 61 |    |    |    |    |    |    | 62 |  |

### Vannrett

- 1. Overalt
- 18. Land
- 19. Tvinne
- 20. Union
- 21. Skryt
- 22. Start
- 26. Religjøs
- 29. Lampefeber
- 31. Tresort
- 32. Produsere
- 33. Knøtt
- 25. Periodisk
- 36. Håndverker
- 38.

- 41. Agn
- 42. Område
- 43. Sjø
- 46. Merkelige
- 47. Rage
- 49. Sårt
- 51. Gripe
- 53. Samling
- 55. Navn (utenl.)
- 58. Stappe
- 59. Varp
- 60. Krypdyr
- 61. En amerikaner
- 62. Elv

### Loddrett

- 1. Instrument
- 2. Navn
- 3. Sløyfe
- 4. Kort
- 5. Nøle
- 6. Rakker
- 7. Pronomen
- 8. Tidspunkt
- 9. Guder
- 10. Fant
- 11. Periode
- 12. By
- 13. Øke
- 14. Slå
- 15. Talent
- 16. En Per
- 17. Kneik
- 23. Ryfylke

- 24. Belgfrukt
- 25. Klebrig
- 27. Væske
- 28. Avlukke
- 30. Næringsmiddel
- 34. Skitne
- 36. Gryn
- 37. En elefant
- 39. Drikk
- 40. Dyr
- 44. Kvalitet
- 45. Jeg
- 48. Tall
- 50. Folde
- 54. Løp
- 56. Fersk
- 57. Forstavelse

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 4  | 7  | 8  | 13 | 15 | 18 | 19 | 21 | 23 | 24 | 26 | 27 | 33 | 37 | 38 | 39 |  |
| 41 | 41 | 44 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 54 | 63 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |

Fyll ut rutene med bokstaver fra de nummererte feltene i kryssordet, og sorter disse, så finner du en melding fra NHF.

Svar: .....

1. Premie: 40 Quick lodd    2. Premie: 25 Quick lodd    3. Premie: 10 Quick lodd

Svar sendes NHF-redaksjonen, Helikopter Service, 4033 Forus. Konvolutt merkes Julekryssord.

 KLIPP HER!

Porto

Norsk Helikopter-ansattes Forbund

4033 FORUS

# Airport Oil Club



## Vårt eget naturlige stamsted

Fra hele landet samles vi på Bergen Airport Hotel. Noen skal offshore, noen kommer fra feltet. Andre skal i forretningsbesøk på Kokstad eller Sandsli. Atter andre treffes i et av hotellets mange populære konferanserom.

### NYHET

Nettopp fordi Bergen Airport Hotel er blitt vår naturlige møteplass, har vi fått vårt eget stamsted, **Airport Oil Club**, med en rekke aktiviteter og tilbud spesielt for oss — og våre familier. Aktivitetsplanen rommer bl.a. gammelpop — dart/biljard mesterskap — vinkurs — viltkveld — jazzkvelder — squash — familiedager i velværesenteret — gløggparties m.m. Dessuten Happy Hour i Lobby Bar og Night Flight, samt flere hyggelige overraskelser underveis.

"When you're onshore you're offshore in the Airport Oil Club."

Hotellet tilbyr topp service i en hyggelig og uformell tone, ideell beliggenhet og komfortable rom til fornuftige priser. For oss som bor her ofte, tilbys spesielle stamgjestfordeler med hotellets Stamkort.

Vil du vite mer om Airport Oil Club? Ring (05) 22 92 00 og du får tilsendt «Club-programmet».



Oljehotellet  
i særklasse!

## BERGEN AIRPORT HOTEL

Kokstadveien 3

5061 Kokstad - Bergen - Tlf. (05) 22 92 00

Telefax: (05) 22 92 80 - Telex: 40 148 BAH N

## OFFSHORE SIDEN 1966



### 650.000 PASSASJERER OG 35.000 FLYTIMER I ÅRET

Helikopter Service konsernet er, med sin flåte på 54 helikoptre og 800 ansatte, Norges tredje største luftfartsselskap, og samtidig et av verdens ledende helikopterselskaper. Med sin hovedaktivitet i offshore personelltransport er det

en nøkkelbedrift i norsk oljeindustri. Helikopter Service A/S transporterer årlig 650.000 passasjerer. Gjennom datterselskaper driver konsernet også en landsomfattende virksomhet på innlandsmarkedet.



## HELIKOPTER SERVICE A/S





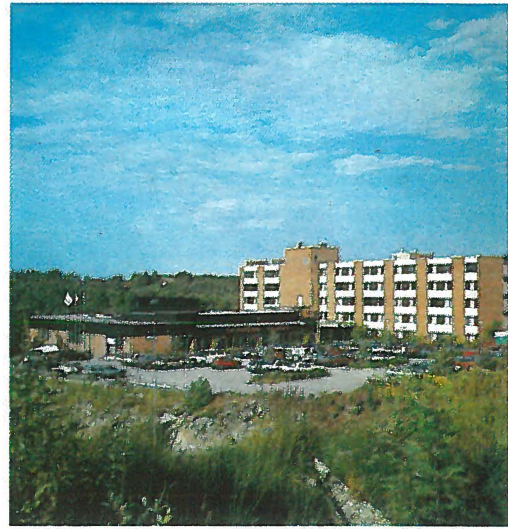
## SCANDIC HOTEL

---

STAVANGER

---

TLF.: 04 - 52 65 00



## SCANDIC HOTEL

---

BERGEN

---

TLF.: 05 - 22 71 50



Kortet som gir deg  
fordeler på over 100  
av Europas triveligste  
forretningshoteller

**HVA MED EN GRATIS NATT I LONDON ELLER WIEN?**

---

Spør oss om Scandic Club!