

NHF

5

GODE GRUNNER
FOR AT DU SKAL BLI STAMGJEST PÅ
KNA-HOTELLET I STAVANGER.

1.

50 forskjellige bo opplevelser fra kr 795,— til kr 2.550,—

2.

Byens beste frokostbuffet med varmmretter.

3.

50 % avslag på din telefonregning.

4.

Hver 11 natt er gratis

5.

Fri benyttelse av Claudius hvileri med sauna,
solarium og boblebad.

VELKOMMEN MED DIN RESERVASJON
TELEFON 04 - 52 85 00
ELLER KONTAKT DITT NÆRMESTE
REISEBYRÅ



KNA HOTELLET
STAVANGER

LAGÅRDSVEIEN 61, POSTBOKS 219, N-4001 STAVANGER.
TELEFON 47 - 04 - 52 85 00. TELEX 333 85. TELEFAX 04 - 53 59 97

Innhold

Leder	s.1
Bell Helicopter	s.2
Nye medlemmer	s.5
Helifly	s.6
Reisebrev	s.8
Spørsmål og svar	s.10
Styret -91	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 Terje Rading, HS

Nestleder Jostein Nymo, Braathen

Sekretær Eidi Hinna, HS

Lover og best. Vidar Skaara, HS

Økonomi Terje Soltvedt, HS

Utdanning Ilse Ros, HS

1. vara A. R. Forshaug, A/S Mørefly

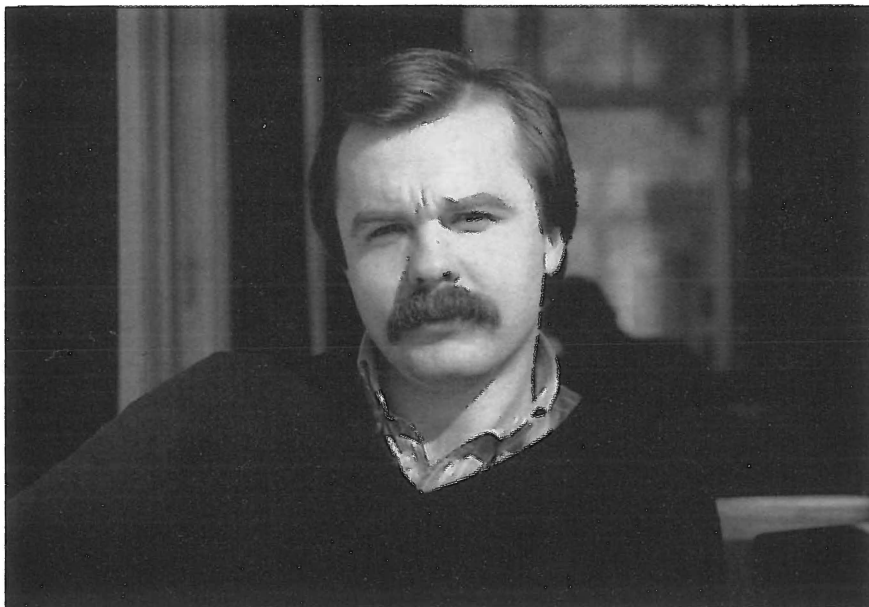
2. vara Dag Hjelmarm, A/S LT

3. vara Asgeir Nyseth, A/S LT

4. vara Jan Kåre Lindholm, HS

Lay-out, sats og trykk:

Centrum Trykkeri a.s



Ny leder for NHF, Terje Rading, Helikopter Service avd. Bergen.

Lederen ber om ordet

Forbundet er i framgang og har endelig oppnådd den struktur og de store mål som ble satt i starten for 6 år siden. Både ansatte i Braathen Safe Helikopter og A/S Mørefly har valgt NHF som forbund med et stort antall medlemmer. Vi ønsker dem hjertelig velkommen.

NHF kan med rette erklære seg landsomfattende med den spredning medlemsmassen nå har. Videre er godt over 90 % av alle ansatte (ikke piloter) som er ansatt i helikopterbransjen i Norge, organisert i NHF.

Det nye styret valgt på årets Representantskapsmøte i Kristiansand, representerer for første gang i Forbundets historie et landsdekkende sammensatt styre. Dette er en epoke for NHF.

Forbundets økonomi er solid og sunn. Konfliktfondet har midler til å dekke samtlige medlemmer økonomisk i ca. 14 dager ved en eventuell konflikt.

Betydelige midler er avsatt til opplæring av tillitsvalgte.

Satsningsområdet også i år vil være skolering av våre sentrale og lokale tillitsvalgte.

Det er i alle medlemmers interesse at de personer som skal ivareta avtaleverket og forhandle på våre vegne, er familiære med lov- og avtaleverket. I tillegg bør de beherske forhandlingsteknikk. Dette vil NHF's kursstige, som er obligatorisk, gi den enkelte.

Som nyvalgt leder er alt dette elementer nok til inspirasjon og innsatsvilje. Men det er samtidig også en påminnelse om at vi står foran en tid vi må takle ryddig og målrettet. Vi kan fort bli konfrontert med nye krav til ny innsats under forhold vi trolig ikke kjenner i dag, men NHF vil fortsatt arbeide målrettet.

Til slutt vil jeg få takke vår tidligere leder og avtroppende styre/varamedlemmer for det arbeidet de har nedlagt i Forbundet.

Terje Rading

Bell Helicopter Textron...

først, størst og i støtet for fremtiden



Bell Boeing V-22 Osprey

Mange regner Leonardo da Vinci's "luftskruer" som det første helikopteret. Men det tok ca. 500 år før problemene med løft og stabilitet ble overvunnet. I 1946 ble verdens første helikopter godkjent og sertifisert av luftfartsmyndighetene - en Bell 47.

Siden den gang har Bell produsert bortimot 32.000 helikoptre av forskjellige typer. Dette rep-

resenterer 51 % av alle helikoptre i den vestlige verden - flere enn alle andre helikopterprodusenter til sammen.

Bell 47 markerte et teknisk gjennombrudd, og flere tusen ble bygget. Men etterhvert som erfaringene med det nye verktøyet steg, ble kravene til helikoptre skjerpet.

Nye oppdragstyper krevde bedre løfte- og manøvrerings-

evne, høyere hastighet, større innvendig plass og utstyr på linje med vanlige fly. Som så ofte før var det forsvaret som ga retningslinjene.

Da Bell i 1960 lanserte sin UH-1 serie, ble den en umiddelbar suksess. Dette ble grundig understreket da US Army bestilte 2115 UH-1, den største enkeltbestilling av helikopter noensinne. UH-1 har siden vært basis for mange av Bell's modeller, frem til i dag.

Militært blir Bell helikoptre brukt over hele verden til alt fra enkle transportoppdrag til sofistikert anti-tank krigføring. I det norske forsvaret begynte det forsiktig med 6 stk Bell 47 D1 og Bell helikoptre har siden vært stammen i forsvarets helikopterflåte. UH-1B ble introdusert i 1961, en epoke som varte til april 1990, da den siste UH-1B ble avløst av Bell 412SP. Forsvaret har anskaffet i alt 18 stk av dette moderne helikopteret.

Få modifikasjoner skulle til for å lage en sivil utgave av UH-1 serien. I takt med forbedrede ytelser ble også rekken av sivile oppgaver utvidet. Bell har satt sitt preg på moderne kraftutbygging, søk- og redningstjeneste, bekjemping av skogbranner og politikontroller, for å nevne noen. Det er også vanskelig å se alternativer til helikoptertransport til og fra oljeinstallasjoner i Nordsjøen. Bell 212 og

214ST er velkjente innen oljebransjen.

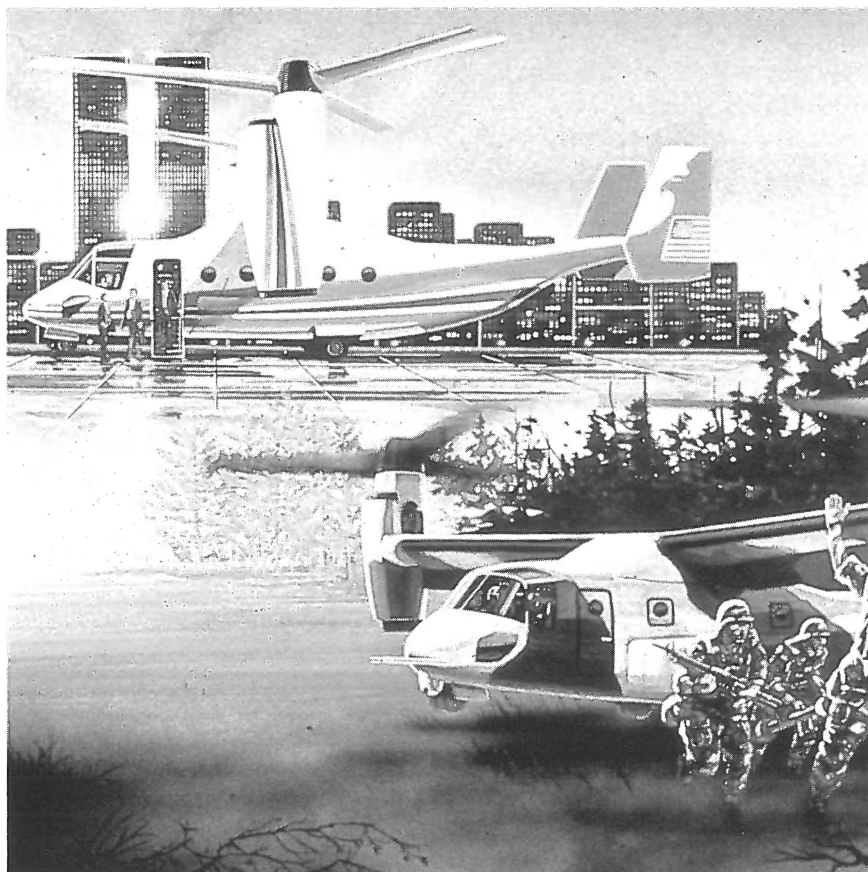
Bell er stolte av å bygge verdens sikreste helikoptre. Et viktig ledd i sikkerheten er en omfattende produktoppfølging. Få bedrifter, uansett industrigren, har et tilsvarende støttenett for å hjelpe operatørene til å holde materiellet i topp stand. Bell har mer enn 47.000 reservedeler klare for utsendelse til enhver tid. Norske helikoptre får sine deler tilsendt fra Amsterdam.

Et lite, men viktig ledd i dette støttenettet er Scancopter AS, som er Bell's representant i Norge. I tillegg til salg og markedsføring av Bell's produkter, hjelper Scancopter også helikopteroperatørene med rask levering av reservedeler og koordinering av ingeniør- og teknisk ekspertise. Scancopter blir i dag ledet av Helen Hancke.

Det har vært hevdet at Bell Helicopter Textron er konservative når det gjelder modernisering av sine produkter. Bell er imidlertid av den oppfatning at det er viktigere å holde driftsikkerheten høy og driftskostnadene lave, enn å tilby kostnadsdrivende modifikasjoner og / eller moteriktig utstyr.

Men når Bell ser et behov, er de ikke redde for nytenkning. Et bevis på dette er V-22 Osprey Tilt-Rotor. Bell's definisjon på V-22 er: "Et turboprop fly som ikke trenger rullebane". Ved å tilte motorene og de store proprotorene mellom vertikal og horisontal stilling, kan V-22 flys som et helikopter eller som et fly med over 350 knops topphastighet. Denne kombinasjonen gir muligheter som bare begrenses av fantasien. V-22 kan f.eks. ta av som et helikopter i Oslo, fly som et turbopropfly til Statfjord eller Ekofisk, og lande der som helikopter hhv. 61 eller 70 minutter senere, uten forsinkende mellomlandinger, og bytte av transportmiddel underveis.

Utviklingen av tilt-rotor prinsippet begynte allerede i 1953



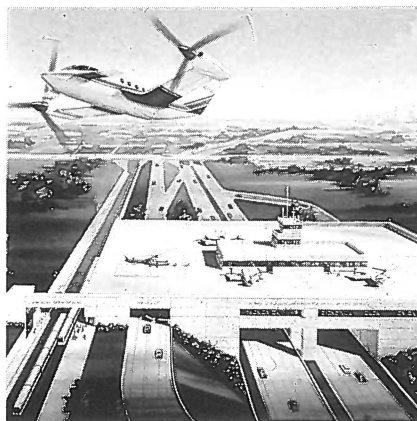
Militær og sivil utvikling av V-22 går parallelt.

da Bell bygget XV-3. Denne ble fløyet i forsøksøyemed frem til 1966. Erfaringene ble overført til XV-15, som fløy første gang i 1972. To prototyper ble bygget, og disse flyr enda. Basert på studier av XV-15 konkluderte en militær studiegruppe at tilt-rotorer ville få stor militær betydning. 1,8 milliarder dollar ble bevilget i 1986 for bygging av seks prototyper av V-22. Bevilgingen inkluderte gjennomføring av det mest omfattende testprogram noe fly har vært utsatt for. Bell og Boeing gikk sammen om oppgaven, og løste

den i fellesskap på rekordtid. Bell bygde vingene, tiltsystemene og proprotorene, mens Boeing bygde skrogene. 19. mars 1989 fløy V-22 Osprey første gang fra Bell's testsenter i Arlington, Texas.

V-22 vil bli fleksibel nok til å løse de fleste oppgaver, som f.eks. personell- og materiellforflytninger, søk- og redningstjeneste, anti-ubåt krigføring og luft til luft drivstoffylling.

Pga. forsvarrets krav til sikkerhet, lavt vedlikehold, mobilitet og fleksibilitet, er det mange hensyn



Et forslag til en tilt-rotor landingsplass.



XV-15 overbeviste myndighetene i USA.

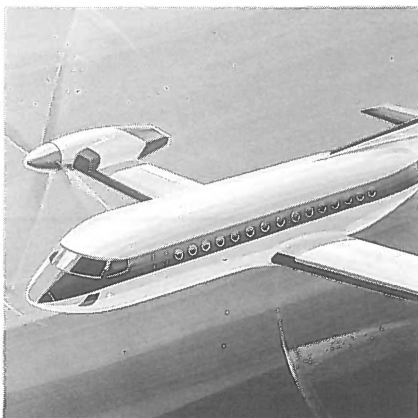


En Bell 412SP, et av USA's mest populære ambulanshelikoptre.

å ta for konstruktørene. Bare 41 % av byggematerialene er metall, resten er komposittmaterialer (Carbon Epoxy). V-22 har nok drivstoff til å kunne fly, fullt lastet, de lengste strekk i verden uten muligheter for mellomlanding. Alle kritiske systemer ombord, som f.eks. tiltmekanismene, styresystemene og motor- og propertorkontrollene, har tredobbel sikring.

Dette er innebygget sikkerhet som vil bli overført direkte til sivile versjoner. Bell/Boeing regner med å introdusere en sivil utgave av V-22 i 1997-98, og det haster.

Stadig flere flyplasser i verden er eller er i ferd med å bli overbelastet trafikkmessig. Sammenlignet med 1987 vil antall flypassasjerer være fordoblet i år 2000. Rullebaner har sine klare begrensninger når det gjelder antall avganger og landinger som kan gjennomføres forsvarlig pr. dag.



Et forslag til en fremtidig sivil tilt-rotor.



Et av Bell's mest populære lette helikoptre - 2006 L-III Longranger.

Bygging av flere rullebaner er uhyre kostbart, tidkrevende og ofte ikke mulig pga. terreng eller annen bebyggelse. Tiltrotorene er ikke avhengig av rullebaner. De kan operere til og fra plattformer i umiddelbar nærhet av en flyplass eller i bysentra.

Ca. 44 % av alle fly frakter sine passasjerer bare 400-700 km. Ved at deler av kort- og mellomdistanse flygningene overføres til tilt-rotorer frigjøres rullebane-, flyparkerings- og terminalkapasitet. Flyplasser som i dag er overbelastet, kan dermed på en rimelig måte bli effektive igjen, med tiltrotorenes hjelp.

Det er nå besluttet å sette V-22 i produksjon så snart testprogrammet er avsluttet. Etter drøyt 35 år med entusiasme hos Bell er tilt-rotorene i ferd med å forlate eksperimentstadiet. De er kommet for å bli!

Men til tross for V-22 Osprey akter Bell å holde sin stilling som verdens ledende helikopterprodusent. Til enhver tid er

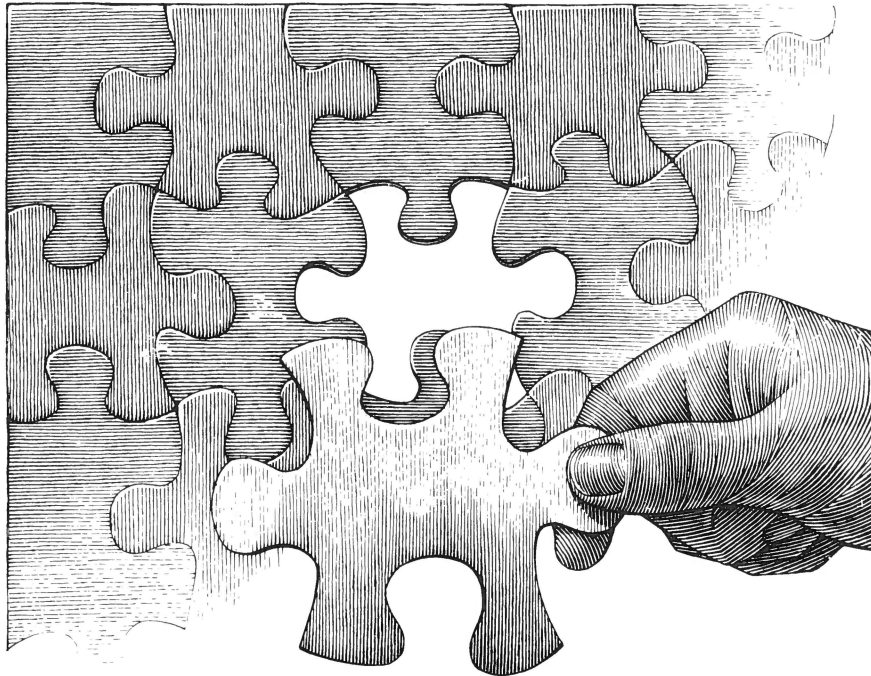
det seks hundre (600) Bell helikoptre i luften. Flåten registrerer tilsammen 5.500.000 flytimer i året. På den tiden det har tatt deg å lese denne artikkelen har Bell helikoptre fløyet ca. 100 timer. Bell's tro på fremtiden blir understreket i deres motto: "The future is ours by design".

Geir Hamre



Bell 406 Combat Scout. Aktuell for Forsvaret.

Nye medlemsgrupper i NHF



NHF har nå fått medlemsgrupper i flere firma. I Braathens SAFE dannet de som arbeider med helikopterene en egen forening kalt Helikopter Foreningen i Braathens SAFE. De teller i dag 21 medlemmer, og i statuttene fastslås det at en må være medlem i NHF.

En av hovedgrunnene for å danne en egen helikopterforening var at alle innenfor dette arbeidsområdet kunne være samlet i en og samme organisasjon. Skulle de ha gått inn i en av de eksisterende foreningene i Braathens SAFE, måtte de ha splittet seg opp i minst 4 ulike foreninger. De fleste av disse ansatte har vært eller er tidligere medlemmer i NHF, og to sitter sågar i styret for NHF (1990).

Mørefly-ansatte

De ansatte i Mørefly har nå også besluttet å melde seg inn i NHF. Pr. telefon er det meddelt at en stor bunke med innmeldings-sedler er på vei (4.2.91), og at flere vil ankomme etter hvert. Dette er positivt for organisasjon-

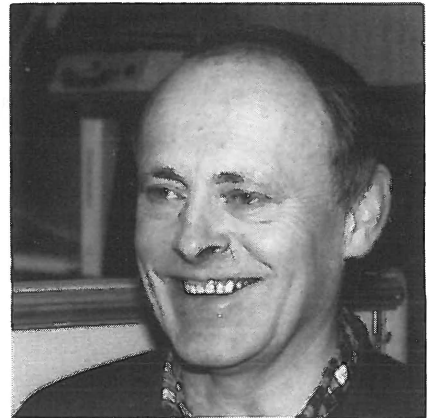
en vår, og det gjelder nå at NHF på representantskapsmøtet 23. februar får en sammensetning som omfatter alle lokalforeningene.

Det som må gjøres, er å få Helikopteroverenskomsten gjort gjeldende for våre medlemmer i Braathens SAFE og Mørefly A/S.

Pr. 7. februar har NHF medlemmer i følgende firma:

Braathens SAFE
Helikopter Service A/S
Lufttransport A/S
Mørefly A/S

Men vi må fortsatt arbeide for å få med oss de øvrige helikopterrelaterte selskaper. Vi vil her ved få ønske de nye medlemmene velkommen til oss.



En lykkelig Rolf Thornes, etter å ha mottatt hele 40 Flax-lodd.

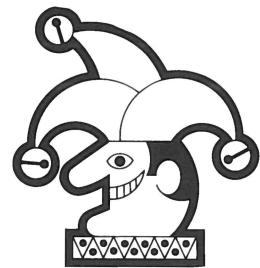
Vinneren

Rolf Thornes, ansatt som tekniker i Helikopter Service, ble den heldige vinner av 40 Flax lodd. Siden han var eneste innsender, gikk alle 3 premier til han.

Så kom igjen, folkens, neste gang du har mulighet til å bli millionær, så løs kryssord og send inn.

Thornes opplyser ellers at han ser frem til å bli millionær.

Mia Koløy



Eksempel på trykkfeildjevel.

Feil

Julenummeret vårt hadde en fin artikkel om Helikopter Service, men her hadde det sneket seg inn en feil på slutten. Presentasjonen om Helikopter Service kommer selvfølgelig fra H.S. avd. for informasjon og samfunnskontakt, og ikke fra vår eminente skribent Terje Rading. Beklager.





Helifly A/S sitt anlegg på Jarlsberg Flyplass.

Helifly AS

Vel etablert innen fly- og helikoptervedlikehold

Helifly A/S er et vedlikeholdsselskap for fly og helikopter som startet sin virksomhet på Jarlsberg Flyplass ved Tønsberg våren 1989.

Selskapet har i dag 7 fast ansatte, alle med lang erfaring innen flyvedlikehold fra Luftforsvaret, og andre større sivile flyselskaper. Selskapets formål er å selge tekniske vedlikeholdstjenester i det norske markedet.

Selskapet har Luftfartsverkets godkjenning som autorisert fly- og helikopterverksted. Med bakgrunn i denne autorisasjonen har Helifly A/S vedlikeholdsansvar for flere mindre helikopterselskaper, samt vedlikehold av en rekke fly og helikopter for klubber og private.

Med bakgrunn i personellens brede erfaring og sertifikatdekning har vi også samarbeid og selger våre tjenester til større helikopteroperatører. Av helikoptertyper som de mindre selskapene opererer med i Norge i dag, er hovedtyngden av Hughes 500 serien.

Helifly A/S hadde i inneværende sesong teknisk ansvar for 14 helikoptre, hvorav 9 var av type Hughes 500. Helikoptrene opereres over hele landet, hvilket tilsier at våre teknikere har hele landet som arbeidsfelt. Daglige inspeksjoner og mindre vedlikehold utføres der helikoptrene opereres, og der de enkelte selskaper er etablert. Hovedettersyn, større komponentskifter, modifikasjoner og

annet tyngre vedlikehold utføres ved selskapets hangar på Jarlsberg Flyplass.

Luftfartøy innenfor Helifly A/S sitt vedlikeholdsansvar følges opp etter egen utarbeidede vedlikeholdsprogrammer, og databaserte komponent- og påbudsoppfølgingsprogrammer. Alle tekniske vedlikeholdssaktiviteter styres ut fra selskapets tekniske kontor.

Helifly A/S sin virksomhetsform har blitt mottatt med positiv omtale av Luftfartsmyndigheter og markedet generelt.

Selskapet ser det som en overordnet målsetning å utføre vedlikeholdsarbeide og oppfølging av de enkelte luftfartsmyndighetenes bestemmelser.

Reisebrev fra Brasil

I forbindelse med oljeleting transporterte A/S Luftransport høsten 1989 en helirigg inn i junglen i Amazonas i samarbeid med amerikanske Air Logistics og brasilianske Helijet. Oppdragsgiver var Shell-Pecten.

To Bell 214B-1 fra A/S Luftransport tok seg av tungløftene, og totalt deltok 6 teknikere, 4 flygere, samt teknisk direktør i oppdraget. Air Logistics stilte med en Bell 212 for å ta seg av



Jungelen i Brasil var utfordrende.

personalflyging, forsyninger osv. Basen for oppdraget lå ved elven Urucu, en liten sideelv til Amazonaselven, ca. 450 km. rett vest for Amazonas' hovedstad Manuas. Den lå idyllisk plassert på et høydedrag ved elvebredden, omgitt av en ugjennomtrengelig jungel med 50 - 60 meter høye trær. Stedet riggen skulle fraktes til lå ca. 17 km rett sør for basen.

Boforholdene var svært primitive. Til å begynne med bodde 6 mann i en container uten vinduer (der vinduet skulle vært var det innmontert aircondition) på 2,5 x 7 meter. Bad og toalett var avdelt med tynne plater i ett av hjørnene, og da det var en del problemer med magesjau kan man lett forestille seg komforten.

Kjøkkenet og spisesalen var et kapittel for seg. Maten ble levert gjennom en luke bestående av en svart plastikk søppelsekk. Sekken hadde sannsynligvis til hensikt å hindre innsyn til kjøk-

kenet og dets antageligvis nokså uappetittelige forhold. Iallfall spiste teknisk sjef Knut Vidar Nekså bare frukt og kjeks etter at han hadde vært så uheldig å gå inn der en dag.



A/S Luftransport i aksjon i Amazonas.

Etterhvert ble boforholdene litt bedre, og man fikk hele 5,6 m² på to mann med dusj og toalett, samt garderobeskap til å henge pendressen i.

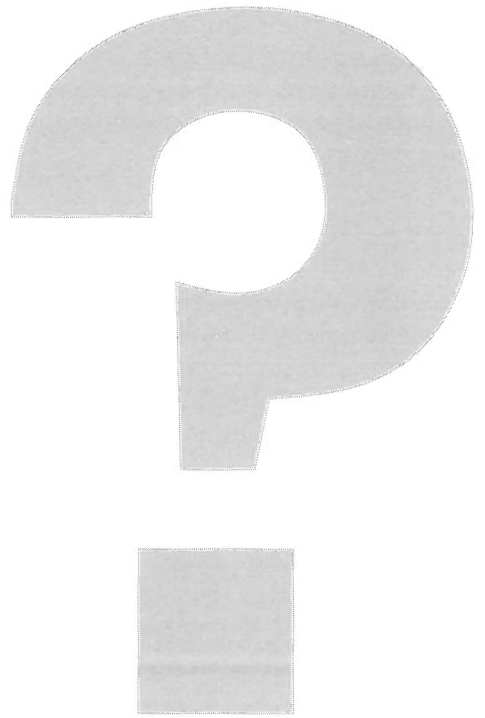
Området for flygingen var fullstendig dominert av jungelen, bare brutt av elveløp og innimellom store innsjøer. Det ble i størst mulig grad navigert langs elveløpene, hvor det også var lettest å finne landingsplasser om noe skulle skje. Når de forskjellige trær blomstret, ble det grønne avløst av de vakreste fargene, og man kunne observere en rekke vakre fugler. Noen fuglearter var truet, og kunne selges for opp til USD 5.000 på det illegale markedet.

På de utroligste steder kunne man se røyksøyler fra påsatte branner - tegn på at mennesker var i ferd med å dyrke opp jungelen. En dag man hadde hentet forsyninger i Coari, den nærmeste landsbyen, landet helikopteret ved en liten gård på grunn av dårlig vær. Besetningen var snart omringet av en flokk småbarn som tok dem med hjem, hvor de ble invitert inn i den enkle, men meget ryddige hytten. Etter en utmerket kopp kaffe hos moren og hennes veldig høflige barn, ble de vist rundt på bruket, hvor de blant annet fikk se et nydelig lite hvitkalket kapell og en fotballbane! Begge må ha kostet familien en formue og utrolig mye slit.

Flygingen besto stort sett i å fly fram og tilbake mellom basen og bærestedet. Av og til måtte man stoppe på grunn av ettermiddagstorden med påfølgende regnskyll. Det ble en del ekstra flyging på A/S Lufttransport på grunn av tekniske problemer med Air Logistics Bell 212, og det var en kjærkommen avveksling til den vanlige rutineflygingen. Manusforfatteren berømmer særlig teknikerne for at selskapet utførte oppdraget på en så bra måte. Disse sto på sent og tidlig under vanskelige forhold, selv om de til tider var plaget av sykdom og magesjau.



Spørsmål OG SVAR



Spørsmål:

Hvilken hensikt er det med et eget Helikopterforbund? Er ikke dette bare en unødvendig utgiftspost på lønns-slippen? Kan ikke våre interesser like godt bli ivaretatt av lokalforeningen?

Anonym

Svar:

For å finne årsaken til at Norsk Helikopteransattes forbund ble startet, må vi gå tilbake noen år i historien. I Helikopter Service A/S hadde vi (og har fortsatt) meget gode lokalforeninger. Disse var på det tidspunkt ikke tilsluttet noen landsomfattende organisasjon, men var såkalte husforeninger. Daværende regjering innførte så en lønns- og prislov som mellom annet satte sperre for lønnsregulering for organiserte som *ikke* var tilsluttet et landsomfattende forbund. Dette resulterte i at lokalforeningene i HS, TAF, MF, og HST gikk inn i NOEMFO. (Samtidig gikk HS inn i NAF). NOEMFO presterte imidlertid det unike å gå konkurs, og de HS ansatte var igjen uten en sam-

lende paraply - organisasjon. Medlemmene i de tre forannevnte lokalforeninger besluttet da å opprette et eget forbund for å ivareta interessene for de som arbeider innenfor denne spesielle bransjen. Dermed var NHF et faktum. I dag er vi et helt selvstendig landsomfattende forbund med fulle forhandlingsretter overfor NHO.

Om så medlemskontingenten bare er en unødvendig utgiftspost for den enkelte, må jo bli opp til den enkelte å vurdere. Men en må se på denne som en annen forsikring. Denne har du heller ikke behov for *så lenge alt går bra*, men den dagen uhellet er ute, er det godt å vite at premien er betalt. Så også med NHF-kontingenten. Et landsomfattende forbund har helt andre rettigheter i f.eks. arbeidstvistsaker enn en lokalforening. Skulle det komme dithen at en sak må føres for rettsapparatet, vil dette ikke koste deg noe.

Når det gjelder å ivareta dine interesser, så er det den lokale foreningen som har hovedansvaret her. Det er de lokale tillits-

valgte som er forhandlingspart overfor bedriften i alle tariff- og tviste-spørsmål. Men blir det ikke oppnådd lokal enighet, kan begge parter bringe saken opp til et høyere nivå, NHF henholdsvis NHO. Disse parter kan igjen så til slutt bringe saken inn for arbeidsretten. NHF har nå en solid økonomi, og et av satsingsområdene er opplæring av alle tillitsvalgte. En forutsetning for at din nærmeste lokale tillitsvalgte skal kunne ivareta dine interesser, er at vedkommende har god kjennskap til hvilke rettigheter (og plikter) en har. Gjentatte ganger har en merket at den lokale motpart tilsynelatende har mangelfulle kunnskaper på dette området. Dersom våre egne tillitsvalgte da ikke har god nok kunnskap innenfor regelverket i arbeidslivet, kan resultatet bli fatalt.

Til slutt, husk dette:

Det er du og dine arbeidskamerater som er NHF.

Det er dine arbeidskolleger, valgt inndirekte av blant annet deg, som utgjør styret i Norsk Helikopteransattes Forbund.

Derfor er det også mye opp til ditt engasjement hvordan NHF skal opptre, og hvilke oppgaver NHF skal arbeide med.

Spørsmål:

Hva er årsaken til at premien for innboforsikring gjennom NHF er øket til kr. 555,- for 1991? Er ikke dette den forsikringen som skulle være billigere enn en vanlig innboforsikring, i ferd med å bli dyrere?

Svar:

Det er nok dessverre korrekt at premien for innboforsikring for hele 1991 er øket til kr. 555,-. Likevel mener vi at forsikringstilbudet er bedre enn det du ville oppnå med en egen privat innboforsikring som dekker det samme med de samme vilkår. Dette blir også bekreftet av forsikringsfolk i selskaper som selger hus-, bil- og innboforsikringer. I noen fagorganisasjoner heter det så fint at du ikke behøver å betale noen ekstra kontingent for innboforsikringen. Men ingen får noe gratis. Premien er nok innkalkulert i kontingenten, og du har ingen mulighet til å reservere deg. Dette betyr at om begge ektefellene er organisert i et fagforbund med slike vilkår, betaler egentlig begge innboforsikring. Skulle uheldet være ute, vil dere imidlertid ikke få dobbelt erstatning. Innboforsikringen i NHF er et tilbud til medlemmene våre. Du kan melde deg

på ordningen, eller du kan la være. NHF tar heller ikke noe gebyr for formidlingen av premien, vi videresender hele beløpet. Tvert imot krever vi den inn som en ekstra kontingent for at du skal kunne trekke den fra på inntekten som fagforeningskontingent, noe som i realiteten gjør den enda gunstigere.

Hvorfor har så premien økt dette året?

En av årsakene er nok den generelle prisstigningen. Dessuten er vilkårene blitt endret til det bedre med mange utvidelser. Sist år ble forsikringen endret til også å omfatte erstatningsansvar du som huseier ville ha som arbeidsgiver i enhver sammenheng. (Erstatningsansvar du automatisk ville hefte for dersom du f.eks. hyrte en skole-elev til å male huset, og han ble skadet i forbindelse med jobben).

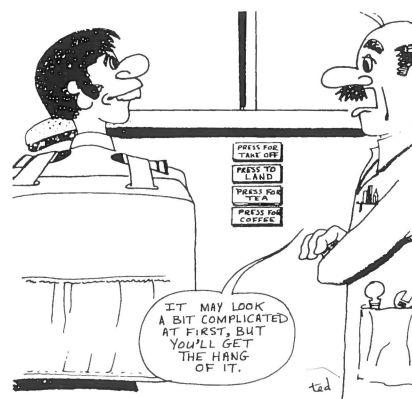
De vesentligste endringer for dette året er:

-Hvor forsikringer gjelder i ansvarsforsikring, utvidelse fra Norden til Europa.

-Forsikringen gjelder også innbo og løsøre i sikredes egen bolig når denne utleies i inntil 1 år.

-Varer og ting som benyttes i yrkes- eller annen inntektsbringende virksomhet er forsikret for inntil kr. 25.000,-

-Tilbehør til private motorkjøre-



tøy med inntil kr. 5.000,- (opp fra kr. 2.000,-)

-Bygningsmessig tilleggsinnredning med inntil kr. 25.000,- (i dag kr. 15.000).

-Flytting- og lagringsutgifter ulimitert dekning i inntil 1 år. Utover 1 år etter nærmere avtale (i dag kr. 15.000).

-Utgifter til opphold utenfor hjemmet med inntil kr. 20.000,- (i dag kr. 150,- pr. person pr. døgn, og totalt kr. 15.000,-)

-Dekning av vannseng og akvarium.

-Tyveri fra låst garderobeskap.

-Bruddskader på glassruter i vinduer, dører, innvendige vegger og sanitærporselen, med unntak av riper og utette isolerglass.

Reviderte forsikringsvilkår er bestilt fra Norsk Pool for kollektiv skadeforsikring, og vil bli sendt til samtlige som er med i forsikringsordningen straks vi mottar disse. Sammen med vilkårene, vil det også bli sendt et forsikringsbevis.

✂
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

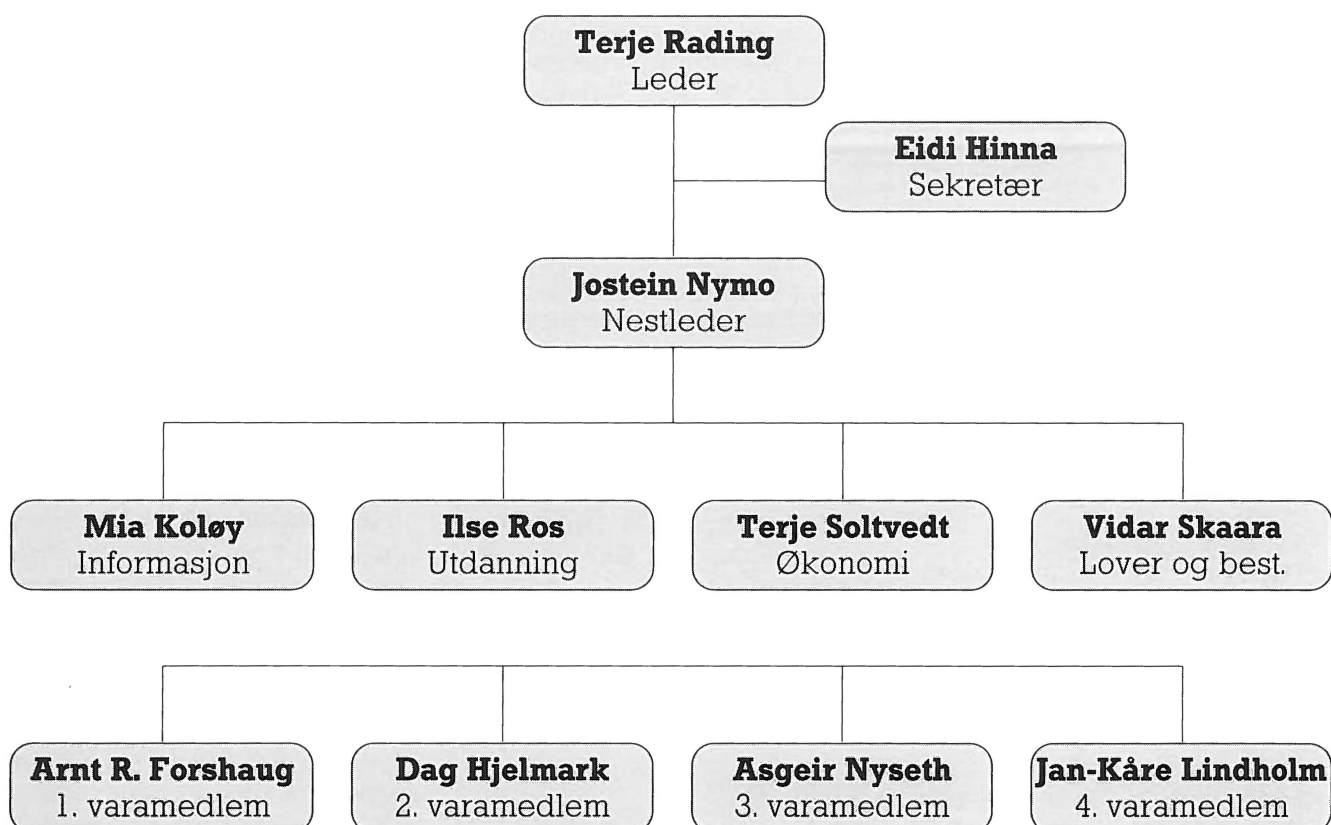
Arbeidsgiver:

Lokalforening:

Andre:

Dato/Navn:

NHF'S STYRE FOR 1991



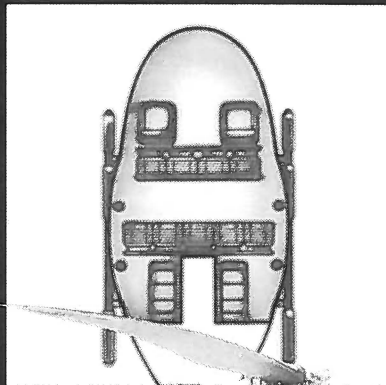

KLIPP HER!

Porto

Norsk Helikopter-ansattes Forbund

4033 FORUS

BELL 412 SP



Bell technology gives the 412SP the lowest passenger-mile cost in its class.

Thanks to a flexible 15-place interior that offers a full 220 cubic feet of space, Bell's proven 412SP delivers the lowest passenger-mile cost of any helicopter in its class.

The 412SP can be equipped to meet the special demands of any offshore operation. With its certification for single-pilot IFR, it can help with everything from serving as a fast, all-weather crew transport, to hauling up to two tons of cargo with its external hook. Whatever the nature of your mission offshore, you have the comfort of knowing that the 412SP has already flown it. Time and again.

Its dependable Pratt & Whitney PT6T-3B Twin Pac[®] engines give the 412SP the highest dispatch reliability in its class.

And combined with its extended-life limits on all major components, the 412SP provides unmatched operating economy year after year.

Only Bell offers safety features like collective-mounted throttles, rupture-resistant fuel cells and energy-absorbing seats as standard equipment, along with optional wirestrike protection for even greater mission safety.

The 412SP. Low passenger-mile costs. Versatility. Dependability. Safety. The best service and support in the industry. It's everything you've come to expect of the technologies at Bell, the world's most experienced helicopter manufacturer.

Bell Helicopter Textron Inc., Box 482,
Ft. Worth, Texas 76101. (817) 280-3182.
FAX: (817) 280-3631.

THE FUTURE IS OURS BY DESIGN.

Bell Helicopter **TEXTRON**

A Subsidiary of Textron Inc.

Returadresse: Norsk Helikopter ansattes Forbund - 4033 Forus

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.



Vedlikeholdsverksted for fly og helikopter

Vår spesialitet:

*Skrogvedlikehold
Modifiseringer
Import av luftfartøy
Ingeniørtjenester
Lakkering av fly og helikopter
Teknisk konsultasjonsbistand ved
kjøp og salg*



Sertifikatdekning:

*Aerospatiale 350
Bell 47, 204, 205, 206, 212, 214, 222
Hughes/McDonnell 369
Hughes/Schweizer 269
Beech, Cessna, Piper, Klasse A etc.
Forespør oss før din neste sertifisering/
ettersyn, og vi kan bistå deg.*

Helify A/S

Jarlsberg Flyplass - P.O.Boks 31 - 3170 Sem
Tlf. (033) 80 400 - Fax. (033) 80 950