



NHF

Norsk Helikopter Ansattes Forbund - NR 2 1991 Årgang 2

5

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

1.

200 nyrenoverte værelser, trivelig lobbybar
og Restaurant Grillen

2.

"Byens beste" frokostbuffet med varmretter.

3.

Voice-mail-beskjedsystem gir det muligheten til
å gi/motta beskjeder via din telefon i eller utenfor huset.

4.

Fleksible og velutstyrte lokaler for både kurs/konferanser og selskaper.

5.

Gratis parkering og benyttelse av Claudius Hvileri,
med badstu, boblebad, trimapparater og solarium.

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
Sola konferansen	s.2
Reisebrev fra India ...	s.5
Presentasjon	s.6
NHF info	s.7
Ref. fra AEI møte	s.8
Spørsmål og svar	s.10
BP	s.11

Redaksjon

Ansv. red. Mia Koløy

Synnøve Haug, H.S.

Ilse Ros, H.S.

Bjørn K. Nesse, B.H.

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

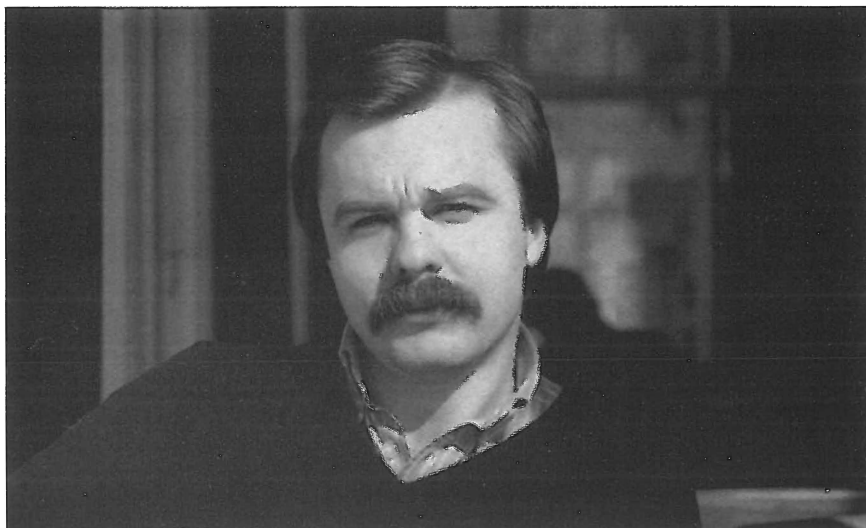
2. vara Dag Hjelmarm, A/S LT

3. vara Asgeir Nyseth, A/S LT

4. vara Jan Kåre Lindholm, HS

Lay-out, sats og trykk:

Centrum Trykkeri a.s



Leder for NHF, Terje Rading, Helikopter Service avd. Bergen, om lønnsforhandlingene.

Lederen ber om ordet

Årets sentrale lønnsforhandlinger mellom N.H.O./FL og NHF omfatter kun ansatte i H.S. innenfor NHF's avtaleområde, da forbundet på forhandlingstidspunktet ikke hadde fått gjort gjeldende helikopteroverskomsten for våre nye medlemsgrupper.

For medlemmer i A/S Lufttransport som har gjeldende overenskomst, må det "forhandles" med L.T. om å få årets resultat gjort bindende for dem også. Dette fordi A/S Lufttransport fortsatt ikke er medlem av N.H.O. Her har både H.S./L.T. og N.H.O. et ansvar som det er på tide det blir ryddet opp i.

N.H.O./F.L. presenterte årets oppgjørsform der det ble påpekt at hovedoppgjøret var gjennomført uten at forhold som lønnsoverheng og lønnsglidning var tatt med. Videre at kjøpekraften fra 1990 til 1991 allerede var opprettholdt for store grupper lønnstakere. N.H.O./F.L. har lagt seg på en "nullopptjæringsform" som også i år ble presentert. I utgangspunktet var de ikke villige til å gi noen sentrale tillegg, men

derimot henvise til de lokale parter om å forhandle et eventuelt lokalt tillegg.

NHF's krav var sentralt et tillegg på kr. 2,-. Dette utgjorde en del av en årslønnsvekstramme på totalt 5 % (sentralt og lokalt). Resultatet ble at alle innenfor NHF's avtaleområde i Helikopter Service A.S får et tillegg på kr. 1,- pr. time, regnet ut fra et årsverk på 1950 t.

Dette er i overensstemmelse med den skisse som riksmeklingsmannen la frem tidligere i årets oppgjør, og som ble godtatt av N.H.O. - LO/YS. NHF aksepterte også dette, da det ikke ville vært mulig å oppnå mer ved et brudd og påfølgende mekling. Med hensyn til de lokale forhandlinger, betyr dette at det ikke ligger noen begrensning. Når det gjelder oppgjørsformen, er forbundet både skuffet og irritert over motpartens holdning. Selv om resultatet i seg selv ble som vi "fryktet", kan ingen i lengden være tjent med at alle forbund automatisk blir påtvunget det resultatet som N.H.O. - LO kommer fram til. Dette ble N.H.O. sterkt kritisert for av forbundet.



Sterkt konsentrerte konferansedeltakere på Stavanger Airport Hotel 14. - 15. mai 1991.

SOLA-KONFERANSEN

Åpningsforedrag-
et ble holdt av sam-
ferdselsminister
Kjell Opset. Han
opplyste at Norge

og Sverige har forhandlet seg
frem til en avtale om luftfart med
EF som medfører at vi slutter oss
til EF's regelverk for luftfarten.
Avtalen vil om kort tid bli lagt
frem for Stortinget, og planen er
at de nye forskriftene skal være
klare til årsskiftet.

Denne avtalen berører først og
fremst utenlandstrafikken, og vil
medføre at den fortrinnsrett SAS
nå har, blir fjernet. Dette vil åpne
nye muligheter for andre norske
selskaper til å komme inn, både
på de tradisjonelle utenlandsru-
tene, og til å opprette nye. Samti-
dig vil vi nok se nye utenlandske
selskaper på ruter til og fra Norge.
Foreløpig er det ikke aktuelt å
slippe utenlandske selskaper til
på innenlandsrutene, men det er
EF's mål at dette også skal bli
mulig. I denne forbindelse kan
det nevnes at off-shore trafikken
regnes som innenlandstrafikk, og
at EF heller ikke har noe felles

**Årets Sola-konferanse, den 5. i rekken, ble avholdt på Sta-
vanger Airport Hotel 14. og 15. mai. Tema for første dag av
konferansen var "EF's luftfartspolitik og dens betydning
for sikkerheten innen skandinavisk luftfart.**

regelverk for denne delen av luft-
farten. Han kunne også opplyse at
det fortsatt, innenfor visse ram-
mer, vil bli gitt anledning til subsi-
dering av flyruter med svakt tra-
fikkgrunnlag.

Samferdselsministeren kom
videre inn på det samarbeidet
som pågår mellom styresmak-
tene. Han nevnte i den forbindelse
JAA, ECAC og EUROCONTROL.

Neste mann på talerlista var SAS-
direktør Bo Ståle. Han tok for seg
de områdene avreguleringen
omfatter, nemlig: Priser, Kapasi-
tetsfordeling, Markedstilgang og
Konkurranseregler. For de tre
første områdene er det snakk om
en suksessiv implementering,
som i 1993 ender opp med at
reguleringene bortfaller helt.
Konkurransereglene blir på noen
områder skjerpet for å sikre like
vilkår.

Fra Danmark kom Luftfartsdirek-

tør Eggers. Han
holdt et friskt inn-
legg, og uttrykte
bla. betenkning
over at "lavstand-

standardland" som Hellas var
representert i JAA. Videre presi-
serte han at myndighetsansvaret
var det samme, innen- og utenfor
EF. Og at han var mer bekymret
for mengden av bestemmelser
innenfor EF, enn at disse ikke skal
bli strenge nok.

Luftfartsverket var representert
ved teknisk direktør Kjell Brevik.
Han orienterte om omorganise-
ringen av L.V. til forvaltningsbe-
drift, for derved å stå bedre rustet
til å mestre de nye utfordringene.
Han påpekte også at skjerpet
konkurranse ville bety et press
mot sikkerheten, og at L.V. spesi-
elt var oppmerksom ovenfor nye
organisasjonsformer og leasing-
avtaler. L.V. har registrert eksem-
pler på at innleide fly blir dårli-
gere vedlikeholdt enn egne, og
han varslet nye foreskrifter for
egenkontroll, samt strengere
adgangskontroll. Videre bebudet
han en vridning av investering-

ene fra ekspedisjonsbygg til navigasjonsutstyr i årene som kommer.

Adm. dir. Nilson i Linjeflyg presenterte sitt selskap, og hva som blir gjort for å tilpasse seg de nye betingelsene. Han gav også et spark til myndighetene, som på tross av at markedet har falt med 20 %, fortsetter å ansette folk i en allerede tung administrasjon.

Markedsdirektør Mydland ved SAS Flight Academy påpekte nødvendigheten av en harmonisering av kvalifikasjonskrav, og mente det var mye å spare på et samarbeide om utdanning av personell. Ikke bare sivile crew og teknikere, men også militært personell.

Til slutt orienterte Gene S. Mercer fra FAA om erfaringer fra USA ang. avreguleringen der. Etter avtaloreguleringen i 1978 har passasjertrafikken økt med 80 %, noe som har medført 50.000 timer "delay" pr. år. Videre hadde man sett en sterk endring i rutemønsteret, mot et nav-/eke-system. Det er også interressant at etter en periode med mange aktører, står nå bare tre store selskaper igjen som vinnere. Hans tips var at om noen år ville man på verdensbasis bør stå igjen med 6 - 8 stk.



Kommentar

Som man ser, ble ikke avreguleringens betydning for sikkerheten særlig vektlagt av noen av foredragsholderene. Fortsatt uttaler både myndigheter og selskaper at sikkerhetsnivået ikke skal senkes som følge av skjerpet konkurranse. Det man imidlertid ser, er at alle selskaper bygger ned støtteapparatet rundt luftfartøyet, noe som fører til et stadig større press mot forskriftene i Driftshåndbøker og Arbeidsmiljølov. Min påstand er at dette på sikt senker sikkerhetsnivået. Hvis også den garanti som ligger i myndighets-

godkjente sertifikater fjernes, er jeg virkelig betenkt. Innføring av nye maskiner med bedre og sikrere teknologi kan ikke hindre dette i å skje.

I denne forbindelse kom det på konferansen frem en interessant betraktning: "En nedbygging i vedlikeholdsorganisasjonen gir en dårligere oppfølging og tilbakemelding til fabrikannten, som igjen fører til et dårligere produkt."

Annen dag av konferansen var viet rapporteringsrutiner, og dette temaet kommer jeg tilbake til neste gang.

Jostein Nymo

Ord og uttrykk

I debatten omkring Luftfartsavtalen mellom Norge og EF er det noen ord og uttrykk som dukker opp. Hva betyr så disse?

Tekniske rettigheter

1. Frihet: Rett til å overfly et annet lands luftteritorium.
2. Frihet: Rett til å mellomlande i fremmed land av tekniske/operative grunner.

Trafikale rettigheter

3. Frihet: Rett til å ta betalende trafikk fra hjemland til fremmed land.

4. Frihet: Rett til å ta betalende trafikk fra fremmed land til hjemland.

5. Frihet: Rett til å ta betalende trafikk mellom to fremmede land.

Cabotasje: Rett til å ta betalende trafikk innenlands i fremmed land.

Multiple designation: To flyselskaper fra samme land trafikkerer samme internasjonale strekning.

Velkommen ombord her på denne Super Puma 323 L som eies og opereres av Helikopter Service A.S.

Vi ber alle passasjerer vennligst å feste sikkerhetsbeltet og lene seg godt tilbake for så å nyte denne litt uvanlige flyturen som byr på mange nye opplevelser.



Vår egen Super Puma 332 L som spiller en av hovedrollene i denne reiseberetningen fra India.



Hektisk liv i de overfylte gatene i Madras, en av Indias største byer med 4 mill. innbyggere.

Reisebrev fra India

En bør være oppmerksom på at fotografering ikke er tillatt her på den internasjonale flyplassen i Madras, dette pga. militære bestemmelser. Turen i dag vil gå til oljeriggen Inter Ocean 3, som ligger i Bengal-bukten, 210 nautiske mil nordvest for byen Madras i India.

Vi beregner at turen vil ta ca. 1 time og 50 minutter, og vil for det meste fly langs kysten.

Siden fotografering ikke er tillatt her, kan vi fortelle at flyplassen er middels stor, og kan ta imot det meste av internasjonal flytrafikk. Den har nye ankomst/avgangshaller som er delt opp i en nasjonal og en internasjonal terminal.

Resten av utstyret bærer preg av

at det ikke har vært noen fornyelse på flyplassen i løpet av de siste 30 årene, men det fungerer.

Helikopter Service A.S startet denne operasjonen i India ut i fra samarbeidet vi har med H.S. Logistics, vårt internasjonale samarbeidsselskap med hjembase i Lafayette, Louisiana, USA. Oppdragsgiver er det internasjonale oljeselskapet Amoco som leter etter olje på østkysten av India. De skal bore to forsøkshull for å se om oljeforcomstene er store nok til at de er drivverdige.

Etter mye planlegging og forbedelser ble helikopter og utstyr lastet ombord i et lastefly av type Super Guppy C44, som tok av fra Stavanger Lufthavn med kurs for

Madras i India. Flyet gikk via Bahrain i de Forente Arabiske Emirater.

Tilbake til vår avgang med Super Puma 332 L. Vi vil nå fly nord-øst og passere byen Madras som ligger ved kysten. Byen er strukket over et stort område, og består for det meste av lavhus bebyggelse. Madras har fra gammelt av vært kjent for eksport og import av krydder og andre handelsvarer, den har også beholdt mye av sin gamle bebyggelse og bærer lite preg av fornyelse og moderne vestlig påvirkning. I India er Madras kjent for å være en av de mest fredelige og harmoniske byene som er.

I byen lever det ca. fire millioner

mennesker som bor i trange små hus. For de aller fleste er boforholdene bra, og det er lite fattigdom å se. Markedene rundt om i byen er fylt oppmed all slags matvarer.

For de fleste som kommer til denne delen av verden vil det være en opplevelse utenom det vanlige. Det kryr av mennesker over alt, gatene er overfylt med busser, biler, mopeder, syklist-er, kuer og andre dyr.

I en vanlig bygate er det ikke uvanlig med 3-4 biler i bredden med syklist-er og mopedister inni mellom. Bruken av lydhorn er en nødvendighet for å komme frem. Det er helt normalt at en familie på to voksne og 3 barn får plass på en moped, og selv om de eneste som det tas hensyn til i trafikken er kuer som går fritt omkring i byen, går kjøreturen som oftest bra. Som passasjer i en bil vil du sikkert sitte med hjertet i halsen stort sett hele tiden, men en venner seg til det meste...

Luktene i disse sydlige byene er utrolige, de må helst oppleves for å kunne beskrives. De består av matlukt som inneholder duf-ter av alle slags sterkt krydder, eksos fra biltrafikken og et dår-lig renovasjonssystem som ikke fungerer.

Sør India er som tidligere nevnt kjent for eksport av krydder, og maten som de tilbereder er meget sterkt kryddret samtidig som den er meget varierende. Halvparten av befolkningen er vegetarianere, ellers er kylling, fisk og ris den vanligste maten.

Når vi nå etter hvert legger byen Madras bak oss, vil vi for det meste fly over store flate områ-der langs kysten. Her er det grønt og frodig, og området skal være et av Indias beste jord-bruksareal. Her dyrkes det utro-lige mengder ris, korn, mais og sukkerrør. mellom jordlappene er det gravd vanningskanaler, og det er store mengder vann på markene, så området minner i grunn om et regulert sumpland-



Buss på Indisk vis.



Innbyggerne i Madras lufter madrassene sine.



Ku og kjerre. Kyr, som er hellige dyr for inderne, var det nesten over alt i trafikken.



skap. Det er få eller ingen veier, og de som kan sees er i meget dårlig forfatning.

Det går en jernbanelinje langs hele kysten, og denne følger vi på vår tur nordover til vi kommer til en by som heter Vijayawada.

Etter å ha passert denne byen vil vi legge kursen østover, og ut fra kysten er det bare få minutters flyvning til vi er klar for landing på en oljerigg som heter

Inter Ocean 3. Rigg- en er en fire bens oppjekk bar type, og den opereres og eies av Sonat Offshore. Vi ber våre passasjerer om å rette opp stolryggene og feste sikkerhetsbeltene før vi går inn for landing. Takker våre avstigende passasjerer for denne gang, og håper de har hatt en behagelig reise sammen med Egil Johannessen, ansatt i Heli-kopter Service A.S, som har sendt oss dette reisebrevet.



Lagleder ved Braathens Helikopter base Bergen, Frode Smøraas.

Presentasjon av medlem fra

Braathens S.A.F.E.

Som nevnt i forrige nummer, har vi i NHF fått nye medlemmer fra Braathens S.A.F.E.. Vi dro derfor på besøk til Braathens S.A.F.E. for å stille noen spørsmål til en av våre medlemmer der. Vi snakket med Frode Smøraas, som er ansatt som lagleder ved base Bergen. Han har i tillegg verv i den lokale foreningen HFB.

En av de tingene som sikkert mange av medlemmene i NHF har lurt på er hvorfor ansatte i Braathens S.A.F.E. velger å tilslutte seg NHF, kontra det å stå i lokale foreninger i Braathens S.A.F.E.

For å besvare dette spørsmålet valgte Frode å gå litt tilbake i tiden. I slutten av august 1989 inngikk Braathens-gruppen kontrakt med de tre største oljeselskapene om tilbringertjeneste med helikopter til oljeinstallasjonene på kontinentalsokkelen.

Dette førte til etablering av Braathens Helikopter 1. september s.å. Det ble samtidig besluttet at teknisk divisjon i Braathens S.A.F.E. skulle ha vedlikeholdsansvaret for disse helikopter, noe som i sin tur ledet til opprettelsen av en avdeling for helikoptervedlikehold (THE). Så langt er samtlige ved denne avdelingen rekruttert fra andre helikopterselskaper i Norge. Vi har således en historisk tilknyt-

ning til helikoptermiljøet og har derfor valgt NHF som vår hovedorganisasjon.

En annen sterkt medvirkende faktor da beslutningen om å danne egen forening ble tatt var ønsket om å stå samlet i stedet for å spre nære medarbeidere på 4-5 forskjellige foreninger. HFB er således en samleforening for teknisk personell (teknikere, ingeniører og fagarbeidere) ved avd. for helikoptervedlikehold.

Vi spurte videre om hvilke forventninger medlemmene i HFB har til NHF, og hva NHF kan "gi" HFB?

For det første håper HFB at NHF vil få hovedavtalen og overenskomsten gjeldende for HFB's medlemmer. Vi har også ønske om at NHF støtter opp om lokalforeningen, og at de hjelper oss med fremtidige utfordringer som vi i HFB vil møte på.

Har du som styremedlem i HFB

inntrykk av at medlemmene er fornøyd med informasjonen fra NHF?

Vi er så "nye" som medlemmer at vi ikke har fått sett hvordan NHF arbeider i konkrete saker, men jeg har et sterkt inntrykk av at de informasjonen som kommer fra medlemsbladet blir godt motatt og medvirker til at organisasjonen blir synliggjort.

Har du spesielle ønsker om stoff som vi bør ta opp i bladet, og hva synes du om stoffet som i dag blir presentert i bladet?

Jeg synes at stoffet i bladet er godt, men jeg kunne gjerne tenke meg informasjon om hvorledes selskaper i andre land som driver med tilsvarende operasjon utfører sine oppgaver.

Som avslutning vil jeg si, at vi fra HFB ser fram til et positivt samarbeid med NHF. Vi vil bidra med den kunnskap vi sitter inne med til å være med å videreutvikle NHF i samarbeid med de andre lokalforeninger tilsluttet NHF.

NHF's tilbud om frivillig

GRUPPELIVS- ULYKKES- FORSIKRING

I forbindelse med NHF's tilbud til medlemmene om frivillig kollektiv gruppelevsforbikring har det kommet flere reaksjoner. Forbundet ønsker derfor å redegjøre for en del av elementene ved dette tilbudet.

Det viste seg etter fjorårets tragiske helikopterulykke at NHF burde vurdere å tilby sine medlemmer en tilleggssforsikring utover det forsikringsavtalen gjennom arbeidsgiver gir av dekning. Ettersom forbundet i tillegg fikk nye medlemsgrupper med andre forsikringsavtaler enn hovedtyngden av medlemmene, ønsket forbundet å tilby en frivillig tilleggssforsikring for samtlige medlemmer. Flere tilbud ble innhentet, og forbundet valgte å gå ut med et tilbud som både i pris og dekning ble vurdert gunstigst.

Alfa Livsforsikring utarbeidet tilbudet som baserte seg på en tilslutningsramme på 300 medlemmer. Videre ble det for å holde en fremdrift i tilbudet satt faste datoer for svar og ikrafttredelse. For ikke å komme i konflikt med avvikling av sommerferien, ble det desverre meget kort svarliste.

Forbundet beklager sterkt at medlemmene har følt et "kjøpepress" ettersom man måtte skriftlig reservere seg mot tilbudet. Alfa Livsforsikring ønsket å gjøre det slik, og det er ikke en uvanlig fremgangsmåte i forsikringsbransjen ved slike tilbud. Det er flere grunner til dette, og en må derved skriftlig takke nei til et kollektivt tilbud.

Hvorvidt tilbudet er interessant eller ikke, må være opp til det enkelte medlem å vurdere, ettersom det avhenger av flere individuelle forhold. I skrivende stund ser det ut til at vi ikke har oppnådd tilstrekkelig antall medlemmer som ønsker dette tilbudet. Forutsetningen for ikrafttredelse 1.6.91 har dermed falt bort. Forbundet vil allikevel arbeide videre med forsikringssaken og vurdere andre alternativer/løsninger for medlemmene.

Terje Rading



INFO OM NHF

NHF ble startet i 1984. Forbundet har pr. i dag ca. 495 medlemmer fordelt på forskjellige helikopterrelaterte selskaper rundt om i hele landet, og vi er det minste forbundet som har direkte forhandlingsrett med NHO.

Fra å være et forbund som organiserte lokalforeningene i Helikopter Service A.S har NHF vokst og organiserer nå også lokalforeninger i A/S Lufttransport, Braathens S.A.F.E. avd. for Helikoptervedlikehold og A/S Mørefly. Ambisjonen er å få medlemmer i samtlige helikopterselskaper i Norge.

Forbundet har hele tiden gitt ut et medlemsblad, men bladet i sin nåværende form har eksistert i litt over ett år. Det har hittil kommet ut 5 nummer. Styremedlem informasjon er redaktør for bladet. Redaksjonskomiteén består pr. i dag av fire medlemmer.

Bladet kommer ut i et opplag på 1500 og blir distribuert til:

-samtlige medlemmer.

-samtlige helikopterselskaper i hele Norge.
-oljeselskapene.
-helikopterne til Helikopter Service A.S.
-andre interesserte.

Det er meningen at bladet i størst mulig grad finansieres gjennom annonsesalg. En hel side i bladet koster kr. 5.000,- og en halvside koster kr. 2.600,-.

Redaksjonskomiteén prøver hele tiden å finne stoff som kan være interessant for medlemmene. I den forbindelse har vi bla. tenkt å presentere helikopterselskapenes kunder, deriblant, som danner grunnlaget for en meget stor del av helikoptervirksomheten, men som de fleste av oss egentlig vet så alt for lite om.

Redaksjonskomiteén

Aircraft Engineers International JAR 65 reference panel meeting, Heathrow 5.-6. mars 1991.

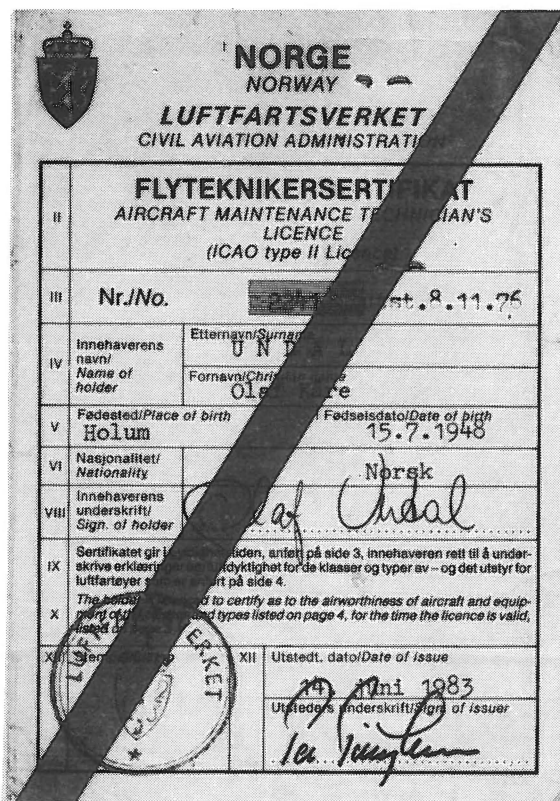
Agenda:

1. Fremtidig felles europeisk flyteknikersertifikat.
2. Den menneskelige faktor i flyvedlikeholdet.
3. Rapport fra tilsluttede organisasjoners diskusjoner med de respektive lands luftfartsmyndigheter vedrørende et fremtidig europeisk flyteknikersertifikat.
4. Behov for øket A.E.I. medlemsskap snarest!

Møtet ble satt 05.03.91 kl. 11.00. A.E.I.-president Morten Arnesen åpnet møtet og uttrykte beklagelse for at fremmøte fra de europeiske medlemsorganisasjonene ikke var sterkere, men at dette sannsynligvis skyldes de store organisasjonsmessige endringene som for tiden pågår for fullt i de fleste store selskap. Deretter ble ordet gitt til J.M.C. (Joint Maintenance Committee) delegat Svein Hansen, som redegjorde for status i arbeidet med JAR 65.

J.M.C. består av 11 medlemmer, 5 fra industrien, 5 fra luftfartsmyndigheter og 1 fra A.E.I. J.M.C. har i forbindelse med JAR 65 (license of maintenance engineers) nedsatt et ekspertpanel som pr. 01.05.91 skal ha ferdig en ramme for hvordan JAR 65 skal se ut. Ekspertpanelet har imidlertid underveis fått snevret inn sin oppgave, slik at de *ikke* skal ta stilling til om JAR 65 skal beskrive en company-license/myndighetsutstedt sertifikat. Det blir derfor et kvalifikasjonsspørsmål som først og fremst blir tatt stilling til i gruppen frem til 01.05.91.

Svein Hansen oppfattet dette som beklagelig, da han personlig mente at det var et flertall for myndighetsutstedte sertifikater i



Flyteknikersertifikater slik de ser ut i dag.

Referat fra AEI's panel meeting

gruppen. Innsnevringen er sannsynligvis gjort for å unngå lobbyvirksomhet på lavt nivå.

Holdningen innad i J.M.C. til spørsmålet om myndighetsutstedte sertifikater er som før. Industriblokken er imot, og har med seg 2 eller 3 representanter fra myndighetene. Dette er standpunkter de alltid har hatt, og det virker som om det er umulig å påvirke dem til å endre disse.

Forøvrig er arbeidsmetodene i J.M.C. slik at deres sluttprodukt utarbeides på grunnlag av "forhandlinger". Det er altså ingen avstemming, og der det er uenighet, har luftfartsmyndighetene

legg for å støtte industriens syn. Dette har sammenheng med de involverte lands oppbygging av sitt luftfartsverk og sin utøvelse via industrien.

A.E.I. Reference Panel må i hovedsak ta stilling til følgende: Forbedre den videre strategi og fremdrift for A.E.I. tiltak vedrørende JAR 65, både med hensyn til konkrete argumenter for myndighetsutstedte flyteknikersertifikater, samt i hvilke fora disse argumentene skal fremføres.

Hva har A.E.I. representantene gjort?

Det har vært kontakt mellom de nasjonale C.A.A. (Civil Aviation Authorities) og A.E.I. representanter i de fleste europeiske land. Her er det både positive og negative tilbakemeldinger, men det mangler en del rapporter til å danne en konklusjon.

Hva skal skje? en fortsatt høy profil i J.M.C. og JAR sammenheng. Offensive fremstøt via andre kanaler, internasjonale fagtidsskrifter osv., samt nye innfallspor: I.T.F. (International Transport Federation).

Flere er medlemmer tilsluttet I.T.F. og skal i nærmeste fremtid prøve å tvinge I.T.F. til å ta standpunkt. (I.T.F. har forøvrig egen avdeling for sivil luftfart).

Politiske kanaler i EF-land. Dette retter seg direkte mot Romatraktatens innhold og formålsparagraf.

Hvilke argumenter er ikke brukt før? I hovedsak er alle argumenter brukt. Spørsmålet om myndighetsutstedte flytekniker sertifikater er en "varm potet" som konsekvent har blitt lagt til side i harmoniseringsprosessen. (ICAO Amel Study Group Report er lagt til side). J.A.A. (Joint Aviation Authorities) validitet. Utgangspunktet er at EF-kommi-



sjonen vil godta arbeidet utført i J.A.A. I praksis betyr dette at alle EF-medlemsland vil måtte rette seg etter det system som kommer, uten lokale særtilpassinger.

Hva med norske luftfartsmyndigheter?

Luftfartsverket er tilhenger av myndighetsutstedte flyteknikersertifikater, og så lenge Norge ikke er medlem av EF vil vi opprettholde det bestående system. Men i praksis kan det bety en dreining mot company-license, da muligheten ligger implisitt i systemet, og det later til å være en utbredt oppfatning i industrien at dette er en "billi-

gere løsning. Kommersielle interesser er dessverre i realiteten den sterkeste manipulatoren i det arbeidet som pågår med harmonisering av europeisk luftfart.

Den menneskelige faktor i flyvedlikehold.

Det er lite seriøst materiale tilgjengelig. Det som er tilgjengelig gir ingen anvendelige svar i vår sammenheng. Konklusjonen i materialet som finnes er at:

"Kvaliteten på arbeidet avhenger av personen som utfører arbeidet, uavhengig av organisasjonsstrukturen han arbeider i."

Neste trinn.

Det vil bli nødvendig å ta stilling til J.M.C.-ekspert gruppens arbeid for kommentarer, og det er forutsatt at en ny A.E.I. Reference Panel Meeting når arbeidsdokumentet er fremlagt.

*Inge Antonsen
Terje Rading*

2

VII DETTE SERTIFIKAT
STEDT I HENHOLD TIL
OM LUFTFART AV DES.
1960 SAMT BESTEMMELSER
FRAITGITT I TILKnytning TIL
KONVENTEN AV 7. DES.
1944.
This licence is issued in conformity with the Navigation Act of December 1960 and relevant Air Regulations in accordance with the Convention of Chicago of December the 7th 1944.

Inndeling av faggrupper/Decoding of
M - komplett luftfartøy/Complete
MI - skrog/ramp/Frame
MII - motorinstallasjon/power

Holder of radiotelephone licence for technical
Valid on ground only

No. 895/M

XI Merknader/Remarks:

for taking/Purn-up helicopters (Red star)
for taking without (Black star)

IX Sertifikat gyldig til/Licence valid to

Stempel, dato og signatur/Stamp, date and signature

14.6.1985	LUFTFARTSVERKET
14.6.87	10. 6. 1985
14.6.89	8. 7. 1989
14.6.91	1. 3. 1989
14.6.93	7. 4. 1991

4

XVI Sertifikat gjelder for følgende faggrupper, klasser og typer/ Ratings:

Faggruppe/Group	Klasse/typer/Classes and types	Stempel, dato og signatur/Stamp, date and signature
M	Sikorsky 3-61N	10. 6. 1985
M	Bell 212	10. 6. 1985
M	AS-332	10. 6. 1985

800-02 83 Vording, Sarpeborg

Spørsmål OG SVAR



Angående spørsmål og svar spalten

Hensikten med denne spalten var å få i gang spørsmål og svar for medlemmene. Vi håper at du som medlem ønsker å stille oss i NHF spørsmål, så vil styret etter beste evne besvare, kanskje noe du har gått og lurt på over lengre tid, kan bli besvart.

Til nå har det vært labert med spørsmål fra deg, kjære medlem, så ta pennen fatt om du har noe på hjertet som du vil ha svar på.

Vi i redaksjonskomiteén vil samtidig få ønske alle våre lesere en riktig god sommerferie.

Mia Koløy

Spørsmål:

Kan arbeidsgiver ved ansettelse bruke sin styringsrett til å ansette en mannlig søker fremfor en kvinnelig?

Svar:

Lov om likestilling griper direkte inn i arbeidsgivers beslutning om valg av arbeidstaker til ansettelse i lovens hovedbestemmelse - general-klausulen § 3 - heter det at for

skjellsbehandling av mann og kvinne ikke er tillatt.

Loven gjelder med sine unntak for alle livets forhold, altså således også i arbeidslivet. Det er selvsagt ulovlig å forskjellsbehandle kjønnene dersom forskjellsbehandlingen er begrunnet i selve kjønnsforskjellen.

Det er følgelig klart at arbeidsgiver kan ansette en mann fremfor en kvinne dersom valget er basert på at den mannlige søker anses bedre kvalifisert. For at arbeidssøker som ikke blir ansatt skal kunne kontrollere at likestillingslovens regler er oppfylt, bestemmer loven at vedkommende som ikke har fått stillingen kan utbe seg skriftlige opplysninger fra arbeidsgiver om kvalifikasjoner til den søker som har blitt ansatt, f.eks. om utdanning og praksis.

Spørsmål:

Har arbeidsgiver rett til å foreta trekk i lønn?

Svar:

Arbeidsgiver har ikke adgang til å gjøre fradrag i lønnen, unntatt når dette er hjemlet i arbeids-

miljøloven § 55, eller i andre lovbestemmelser. Dette innebærer at krav som arbeidsgiver mener å ha på arbeidstakeren ikke kan motreknes i lønn uten videre.

Arbeidsgiver må i så fall enten få kravet fastslått i dom eller ha inngått avtale med arbeidstakeren om trekk, og hvorledes det skal skje.

Har arbeidstakeren med vilje eller grov uaktsomt beskadiget arbeidsgivers eiendom, kan erstatningsbeløpet ikke trekkes fra lønnen medmindre arbeidstakeren har erkjent sin erstatningsplikt.

Overtredelse fra arbeidsgiver om trekk i lønn vil imidlertid være straffbart, slik at forholdet kan anmeldes til politiet.

Spørsmål sendes til:

NHF-redaksjonen

**Helikopter Service A.S
4033 FORUS**



BP's status 1990

Selv om BP kan se tilbake på en 70 år lang tradisjon i Norge i 1990, er selskapet klar til nye oppgaver. For BP Norway har det siste året vært preget av høy aktivitet og oppmuntrende resultater - med produksjonsstart på Gyda-feltet, økte reserver på Ula og nye lisenser.

Gyda i produksjon

Det er særlig i forbindelse med Gyda-prosjektet at aktiviteten har vært høy for å fullføre fabrikasjonen av de ulike enhetene innen tidsfristen. Fabrikasjonen har foregått ved fire norske verft og ett britisk (se kontraktoversikten), og et viktig element i dette arbeidet har vært at modulene skulle være så komplette som mulig før uttauing. Dette innbefattet prøvekjøring av alle anlegg og systemer under land. Alt dette arbeidet ble fullført som planlagt, og med en ferdigstillelse på nær 100 %, kunne kranfartøyet "Micoperi 7000" foreta installasjonen av stålunderstellet og modulene i løpet av høsten og årsskiftet 1989. For første gang på norsk sokkel ble et stålunderstell fabrikkert og installert vertikalt. Dette har ført til mange besparelser i

bruken av stål og således en billigere og lettere konstruksjon. Oljeproduksjonen startet 21. juni 1990, og er kommet opp i platånivået på 69.000 fat pr. dag. Åtte brønner er forhåndsbores, og blir i løpet av høsten tilknyttet plattformen. Gyda vil ha tilsammen 31 brønner (19 produserende og 11 vanninnsprøyting). Arbeidet med å bore de resterende brønnene fra plattformen vil bli påbegynt mot slutten av 1990. Dette arbeidet ventes å ta tre år.

Gyda-feltet er BP's andre produserende oljefelt på norsk sokkel, etter Ula som kom i produksjon i 1986, ni måneder før det opprinnelige tidsskjemaet. Platåproduksjonen er fastsatt til 69.000 fat olje pr. dag; olje/kondensat og gass går i rørledning via Ekofisk til henholdsvis Teeside og Emden. Utbyggingskostnadene er anslått til 8,3 milliarder kroner; en besparelse på 400 millioner sammenlignet med tidligere budsjett. Den offisielle åpningen av feltet var den 27. august i år.

Hovedkontrakter for Gyda-utbyggingen

Prosjektering	Kværner Engineering
Stålunderstell/pæler	Aker Verdal
Kjellerdekk/fakkelbom	Kværner Rosenberg
Prosess- og utstyrsmodule	Kværner Rosenberg
Boligmodul	Nymo Mek, Grimstad
Boremodul	Redpath Offshore, Teeside
Forboring	"Vildkat", DSD Drilling
Plattformboring	Odjell Drilling
Legging av rørledn.	"Lorelay", Allseas Marine
Transport og installasjon	Micoperi
Flotell	"Kosmos", Jahre Offshore
Sammenkobl. offshore	Kværner Installasjon
Forpleining	SAS Service Partner

Deltakere i Gyda lisensen er:

BP Norway Ltd U.A. (operatør)	26,625%
Statoil	50,000%

Conoco Norway Inc.	09,375%
Norske AEDC A/S	05,000%
Norske Moeco A/S	05,000%
A.S. Pelican & Co. K.S.	04,000%

Ula i vekst

Ula-feltet har hatt en spennende og hyggelig utvikling siden produksjonen begynte ved en markert økning av de utvinnbare reservene, som nå er i størrelsesorden 435 millioner fat. Denne økningen er begrunnet i dypere olje/vann-kontakter og en større utstrekning av reservoarer i den sørøstlige delen av feltet. For å kunne få tilstrekkelig vanninnsjeksjon i det utvidede reservoaret installerte man i 1990 et anlegg for å øke vanninjeksjonskapasiteten fra 120.000 fat til 180.000 fat pr. dag. Aker Offshore Construction foretok installasjonen på feltet av dette anlegget. Aker Engineering hadde prosjekteringen og Frank Mohn leverte pumpene. Topp-drevet boreanlegg med tilhørende olje-basert slam er også installert. Dette har medført betydelig raskere boring av produksjon- og vanninjeksjonsbrønner.

Et annet hyggelig aspekt er den gode og pålitelige driften. Denne har vært meget god takket være at de tekniske installasjonene fungerer meget bra, samt den store innsatsen fra arbeidsstokkens side. Dette har gjort det mulig å øke produksjonen fra 74.000 til 110.000 fat pr. dag uten problemer. Den siste oppgraderingen av reservene betyr at feltets levetid vil være ca. 20 år.



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:

I 1. kvartal i år borte boreplattformen "Ross Isle" en avgrensingsbrønn i den sørøstlige delen av feltet, og bekreftet utstrekningen av oljeforekomsten.

Deltakerne i Ula-lisensen er:

BP Norway Ltd U.A. (operatør)	57,5%
Svenska Petroleum A/S	15,0%
Statoil	12,5%
Conoco Norway Inc.	10,0%
A.S. Pelican & Co. K.S.	05,0%

Oppmuntrende tildelinger

Tolvte runde var oppmuntrende for BP som fikk andeler i fem lisenser fordelt på Nordsjøen og Haltenbanken. På to av disse ble vi operatør, nemlig lisens 145 (blokk 1/9-2/7) og lisens 158 (blokk 6407/8). En letebrønn ble avsluttet i oktober i år på blokk 2/7-22 med "Ross Isle", hvor man gjorde et lite gassfunn. Ytterligere undersøkelser må foretas for å kunne bestemme betydningen av funnet.

I 13. konsesjonsrunde søkte BP om ni blokker på norsk sokkel, fordelt på Nordsjøen, Midt-Norge og Barentshavet. BP ble tildelt til sammen fem utvinningstilatelser med åtte blokker, hvorav tre blokker som operatør.

BP-gruppen har norsk sokkel som et prioritert leteområde med en langsiktig strategi. De siste tildelingene er derfor oppmuntrende og gir oss nye oppgaver i årene som kommer. BP deltar nå på 21 lisenser, som utgjør 27 blokker, fordelt på hele sokkel. I 13. runde ble det som nevnt over, tildelt 8 nye blokker.

Samarbeidsavtale mellom BP og Statoil

I august ble en avtale mellom BP Exploration i England og Statoil undertegnet om internasjonalt samarbeid innen tre felter:

-Felles letevirkosomhet og utbygging internasjonalt innen olje og gass med fokus på Vest-Afrika, utenfor Kina samt Vietnam og Sovjetunionen.

-Bruk av eksisterende og ny infrastruktur i Nordsjøen for å transportere gass fra Storbritania og Norge til markeder i Storbritania og Europa, samt felles markedsføring av gass i Storbritania.

-Felles teknisk forskning for å støtte satsingen internasjonalt inne leting og utbygging.

Man vil bruke tiden fram til årsskiftet 1990/91 for å kartlegge konkrete prosjekter, men foreløpig har man skrevet en intensjonsavtale med Sovjetunionen om felles studier for å undersøke mulighetene for oljeleting, utbygging og utvinning i den delen av Det kaspiske hav som hører til republikken Aserbajdsjan. Studiene innbefatter en evaluering av oljefeltet Azeri.

Nybygg og jubileum

BP har de siste årene p.g.a. Gyda-utbyggingen og flere aktiviteter generalt hatt en sterk økning i tallet på ansatte. I løpet av året vil vi komme opp i ca. 700. Et kontortilbygg på ca. 5000 m² er derfor oppført som gir oss 200 nye kontorplasser. Innflytting skjedde i august i år.



Ula-feltet består av tre plattformer. (Fra venstre) bolig, boring og behandling.



Gyda-feltet, som ble offisielt åpnet den 27. august 1990, er allerede i full produksjon med en daglig produksjon på vel 60.000 fat pr. dag.

I 1920 begynte BP med distribusjon av bensin, solar, diesel og brenselolje i Norge, og i mai kunne man således feire 70 års jubileum for industriell virksomhet her i landet. De tradisjonelle virksomhetene, som bunkers og andre oljeprodukter, drives fra BP Norges kontorer i Oslo. Men har man i de senere årene også gått inn i andre aktiviteter, slik som fiskeoppdrett og fiskefor, samt kjemiske produkter.

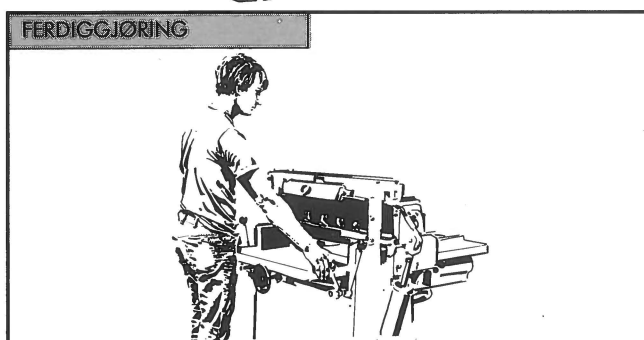
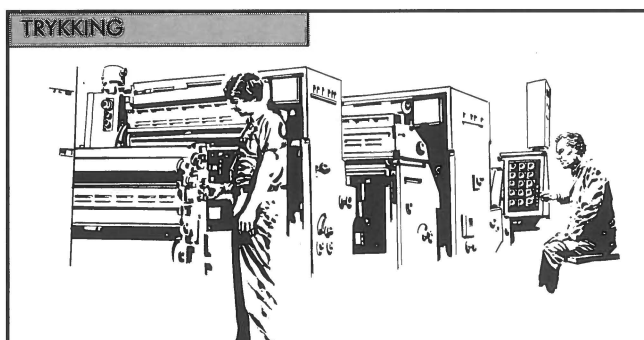
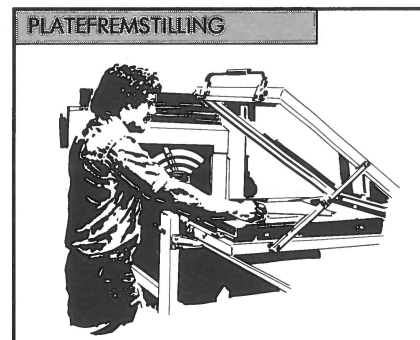
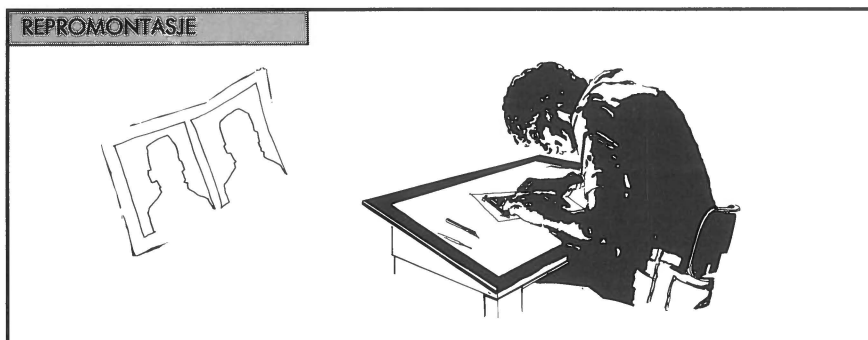
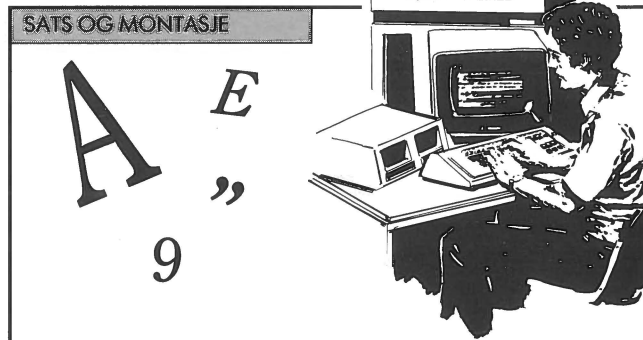
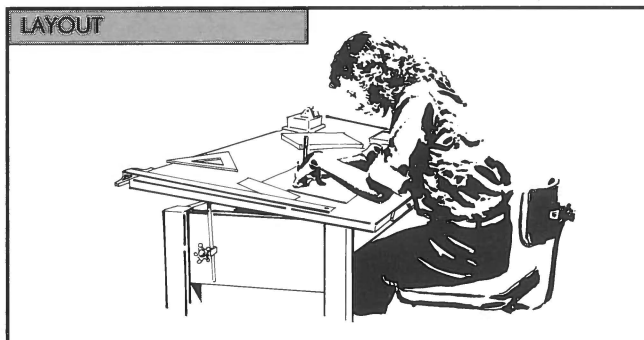


KLIPP HER!

Porto

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.

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

Kompromissløst

Nordsjøen og Norskehavet byr på noen av verdens tøffeste værforhold. Året rundt, dag som natt, i tåke og regn, storm og kulde vil det foregå arbeid på de mange installasjonene offshore. Vår oppgave er å sørge for transporten av personell til og fra disse arbeidsplassene.

Braathens Helikopter møter disse rammebetingelsene ved å stille de strengeste krav til bemanning, til materiell og til sikkerhetsprosedyrer. Sikkerheten for mennesker og utstyr overskygger alt annet vi foretar oss.

Derfor satser vi på en sterk teknisk oppbygging. Samarbeidet med Braathens S.A.F.E. gir oss ekstra store ressurser å spille på. Våre vedlikeholdssystemer tilsier 8 til 9 timer vedlikehold for hver time et helikopter har vært i luften.

Flygerne er håndplukket for oppgaven. Alle har

erfaring fra offshoreflyging, sivilt eller militært. Gjennom omfattende trening og spesialopplæring på Super Puma er våre kapteiner og styrmenn grundig forberedt.

Vi tror Super Puma vil være arbeidshesten i Nordsjøen i årene som kommer. Braathens Helikopter har anskaffet den nyeste modellen av Super Puma, med typebetegnelsen AS 332 L1. Denne modellen er bl.a. utstyrt med sterkere motorer, og dette gjør helikopteret spesielt egnet til å møte vanskelige klimatiske forhold og uforutsette situasjoner. Våre helikoptre har det beste som finnes av navigasjons- og sikkerhetsutstyr.

BRAATHENS 
HELIKOPTER



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.



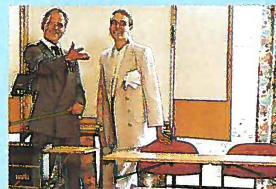
108 dobbeltrom, samt 4 handikaprom og 4 store suiter. Alle illyse, innbydende farver. Rommene har minibar, hårtørker, dusj, badekar og fargefjernsyn som bla. sender Film Net, 24 timer i døgnet med norsktekstede kvalitetsfilmer.

STAVANGER AIRPORT HOTEL

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

Telefon: 04 - 65 66 00

Stor gratis parkering!



Konferanserom i gateplan, lyse, trivelige og godt ventilerte. Viskaffer 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