



# NHF

Norsk Helikopter Ansattes Forbund - NR 3 1991 Årgang 2



# OFFSHORE SIDEN 1966



## 700.000 PASSASJERER OG 40.000 FLYTIMER I ÅRET

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

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

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



## HELIKOPTER SERVICE A·S

4033 Forus. Tlf. (04) 57 57 22. Sola - basen : Tlf. (04) 65 37 00  
1324 Lysaker. Postboks 265. Tlf. (02) 59 05 60  
5069 Bergen lufthavn. Postboks 19. Tlf. (05) 22 70 10  
6500 Kristiansund N., Kvernberget. Tlf. (073) 82 911



# Lederen ber om ordet

## Innhold

Leder	s.1
Minneord	s.2
Intervju	s.3
Reisebrev fra Spania	s.4
Paris Air Show	s. 8
Spørsmål og svar	s. 10
Sola konferansen	s. 11
Nye helikoptertyper	s. 12

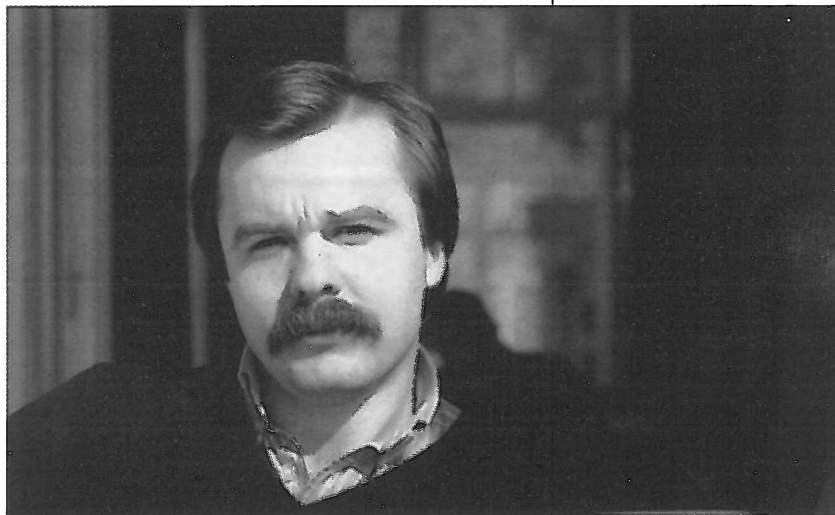
**Det er høsttid, og med den følger tiden for kurs. NHF satser sterkt på kurs, og det er utarbeidet et kursprogram også for denne høsten. Det har allerede vært gjennomført et kurs i turnusplanlegging/arbeidsplaner. Dette er et helt nytt kurs som kom i stand etter ønske fra MF og HS.**

Vi ønsker at flest mulig vil benytte seg av anledningen, og ta del i det kursprogram som forbundet har satt opp, dette for å styrke både lokale og sentrale tillitsvalgte i deres arbeid.

Ikke nøl, ta kontakt med Forbundskontoret på Forus og meld deg på kurs nå!

Høstens arbeidsoppgaver for forbundet vil blant annet være forhandlinger angående å få gjort Helikopteroverenskomsten gjeldende for forbundets medlemmer i Braathens S.A.F.E. og A/S Mørefly. I skrivende stund så er forhandlingene i gang angående våre medlemmer hos Braathens S.A.F.E.

Videre er en viktig og prinsipiell sak relatert til Helikopteroverenskomsten: Fortolkningen av forskjøvet arbeidstid. Denne sak er nå under forberedelser til å bringes inn for Arbeidsretten.



Lederen for NHF,  
Terje Rading.

Markedet for helikoptertjenester offshore ser ut til å ha stabilisert seg. For fastlandsoperasjoner svinger det fra år til år med et nokså stramt marked de siste åra. For offshoremarkedet sin del, ser det ut til å bli en kamp om kontrakter for de ulike operatørene. Dette tvinger selskapene til å presse ned driftskostnadene. Resultatet er ofte reorganisering, ny organisasjonsstruktur, og en bemanningsplan på et absolutt minimum. Dette skaper uro og engstelse blant de ansatte. Hvordan blir morgendagen? For enkelte vil det være mulig å få seg arbeide hos "konkurrenten", mens andre vil det ikke være behov for. Mange har allerede erfart denne utviklingen, og det ser ut til å få et betydelig omfang i tida som kommer.

1



Rolf Thornes.

# Rolf til minne...

**Lørdag 10. august skjedde det ufattelige, en Bell 212 havarerte på Ekofiskfeltet. Tragedien var et faktum, og etter hvert kom også meldingen om at tekniker Rolf Thornes var en av de ombord i helikopteret.**

Rolf var en erfaren tekniker, allerede i 1954 begynte han i Luftforsvaret, hvor han tjenestegjorde på forskjellige steder, før han i 1974 begynte i Helikopter Service.

Som den utadvendte person Rolf var, likte han å reise. Dette førte til at han i lengre perioder hadde sine oppgaver ved våre tidligere innlandsavdelinger. Senere ble det Nordsjøen og offshore reising som preget hans arbeidsdag.

Rolf var et engasjert menneske, med mange interesser. Sansen for friluftsliv, jakt og fiske, gjorde at han var en flittig bruker av Jæger og fiskeforeningens hytte i Lilandsdalen. I ledige stunder var det også interessen for frimerker, foto og bridge som engasjerte ham.

Den største oppmerksomheten var det likevel familien, kone og tre barn, som fikk, samværet med dem var det viktigste.

Rolf var med sitt alltid gode humør og smittende latter alltid et midtpunkt. Det var aldri nei i Rolfs munn når han ble spurt om en hjelpende hånd. Vi, venner og kollegaer vil alltid huske ham for dette.

Våre tanker går til familien, som sitter igjen med et smertelig, uerstattelig tap av en ektemann og far. Ord blir fat-

tige i en slik sammenheng, men dere skal vite at vi er mange som tenker på dere i denne stund.

*Venner og kollegaer  
i Helikopter Service A/S*

## Fra forbundet

Igjen er vi rammet av en fatal helikopterulykke. Lørdag 10. august havarerte en Bell 212 tilhørende Helikopter Service A/S under et spesialoppdrag på Ekofisk feltet.

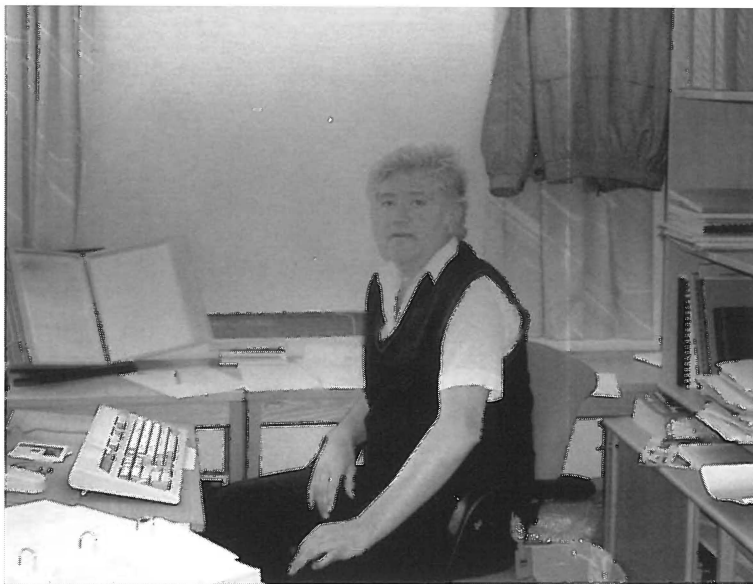
Helikopteret var engasjert til å utføre forberedelser til utskifting av en flammestopp. Dette oppdraget var av helt rutinemessig karakter, og ble utført av 2 piloter og 1 tekniker. De tre hadde årelang erfaring og var "spekket" med kompetanse fra ulike operasjoner. Av uforklarlige årsaker kom helikopteret for nært selve hovedkonstruksjonen til flammestoppen med hovedrotoren, og havarerte. Besetningen ble drept.

Tre gode kollegaer er borte, brått og meningsløst. Det er ikke lett å få ordlagt sine følelser, men jeg vil allikevel uttrykke min dypeste medfølelse for de etterlatte.

Dette er en tragedie som rammer oss alle. Helikopterbransjen er liten, og de fleste kjenner hverandre. Det føles så meningsløst, fordi enhver operasjon utføres med et optimalt sikkerhetsaspekt. Gjennom årtier har det vært satset høyt i alle ledd på sikkerhetsarbeidet i offshore helikopteroperasjoner. Vi som utfører arbeide i forbindelse med både offshore og fastlandsflyvning legger til grunn en høy sikkerhetsfilosofi som gjenspeiler seg i det sluttproduktet vi leverer. Som vi vet, ivaretas sikkerheten gjennom rutiner og systemer, men det er til slutt mennesker som er det avgjørende element.

*T. Rading*





Formann i TAF, Oddbjørn Solbakk.

# Det spørs!

**Denne gang har vi besøkt Helikopter Service A/S, der vi intervjuet Oddbjørn Solbakk, som har vært ansatt i firmaet siden 01.11.73. De siste 3 årene har han vært formann i TAF (Teknisk Administrativ Forening) som har ca. 130 medlemmer, hovedsaklig kontorpersonell.**

Oddbjørn har vært med i NHF fra starten, og har således klare meninger om NHF. Skolering av til-litsvalgte med kurs osv. er meget bra, her blir det arrangert etter som ønsker/behov kommer opp, som regel 2 kurs hver vår og høst. NHF har også meget god advokathjelp, som stiller opp etter behov.

Oddbjørn Solbakk mener NHF bør bli mer bevisst på spredningen av medlemmene det er nemlig flere kategorier av dem.

Ellers mener Solbakk at NHF ikke blir akseptert bra nok av NHO/FL. Han viser da til at HS som han arbeider i har medlemmer både i NHF og Nopef. Vi hadde nok stått sterkere med et samlet forbund. NHF er et bransjerettet forbund, og vi kan således ikke risikere å bli tatt ut i en konflikt som ikke berører oss.

Fremtidsoppgaver for NHF er å få med de fleste helikopterselskap i

Norge som driver erhvervsmessig luftfart. Dereguleringen som spøker i nær fremtid vil her være en stor utfordring. Årsskiftet -92/-93 åpner for deregulering. En ting som Solbakk ser meget positivt på, er at NHF er et upolitisk forbund, i motsetning til mange andre forbund.

Internt i HS er vi nå inne i en turbulent periode, så jeg ser det som en stor fordel for min medlemsgruppe å være tilknyttet NHF som har førstehåndskjennskap til bransjen. Det som har skjedd i bransjen, er

jo en "nasjonal deregulering". Dette har medført at det totale markedet nå er fordelt på tre selvstendige helikopterselskap.

Denne reduksjonen i inntekten vil for HS resultere i at vi må redusere våre kostnader. I denne prosessen vil både NHF og de lokale foreningene dra fordeler av sine kunnskaper om bransjen.

Ellers spurte vi Oddbjørn Solbakk om det var ting han savnet i medlemsbladet. -Jeg synes bladet er bra, men det vil alltid være muligheter for forbedringer, kanskje en medlems "gallup" kan gi svar?

Et forslag som redaksjonskomiteen kan vurdere er å opprette en fast spalte hvor lederne for helikoptero-peratørene vurderer markedet og utviklingen, og hvor brukerselskape-ne vurderer helikoptertjenestene og brukernes syn på disse.

I forrige nummer av NHF startet vi en spørrerunde blant våre medlemmer om hva de forskjellige mener om NHF. Det er her meningen at en skal uttrykke seg i både positiv og negativ retning.



# R E I S E B R E V F R A SPANIA

**Jeg har nå vært ca. 1 1/2 måned hos Helicsa Helicopteros S.A. i Madrid, og har etterhvert fått en del kunnskaper og inntrykk både av selskapet Helicsa og av forholdene ellers. Først litt om Helicsa.**

Selskapet har sin hovedadministrasjon og vedlikeholdshangar på flyplassen Cuatro Vintos i utkanten av Madrid. Cuatro Vintos er en liten flyplass uten rutetraffikk, men aktiviteten er likevel stor. Forsvaret holder til på den ene siden av flyplassen. De opererer flere typer luftfartøy, bla. AS 332. Fra den sivile siden opererer trafikkpoliti, tollvesen, Helicsa og et antall sivile flyskoler.

Helicsa ble etablert som følge av et felles initiativ fra Zeltia Agraria, et selskap som produserer sprøytemidler for jordbruket, og noen militære helikopterflygere. Formålet med selskapet var bruk av helikopter til sprøyting av jordbruksarealer.

Virksomheten har etterhvert blitt mangfoldig, og i dag har Helicsa oppdrag innen:

- brannberedskap
- ambulanseflyging
- sprøyting for jordbruket
- offshore-flyging til rigger
- sjøredningstjeneste
- geologiske målinger
- film- og TV-selskaper
- transport for firmaer og privatpersoner

Helicsa flyr ca. 9000 timer pr. år, og driver også operasjoner og vedlikehold for andre selskap.

Sjøredningstjenesten, som Helikopter Service er med på, anses nå som noe av det viktigste for Helicsa. Det er et nytt område for sivile selskap, og anses å ha store utviklingsmuligheter i framtida.

Flyginger for å ta geologiske målinger er de stolte av. Den foregår med underhengende måleutstyr og krever stor presisjon.


Helicsa har i dag ca. 60 % av den sivile helikopteroperasjon i Spania. Selskapet eies av Himafel med 70 %, Schreiner Airways 25 % og private aksjonærer har 5 %.

Det er ca. 90 personer fast ansatt, fordelt slik:

Piloter	35 stk.
Mekanikere	40 stk.
Teknisk administrasjon	3 stk.
Ledelse/administrasjon	12 stk.

I sommersesongen økes antallet med ca. 20 personer, hovedsaklig på grunn av brannberedskapen. Pr. i dag består selskapets flåte av 24 helikoptre, hvorav de eier 20 stk.:

Eier: 6 stk. Alouette III, 3 stk. SA365 Dauphin, 1 stk. BK-117, 4 stk. Bell 204, 6 stk. Bell 47. Lease: 3 stk. Bell 212, 1 stk. S-61N.



*Toreadorenes  
inntogsmarsj.  
Tyrefekting er en  
viktig del av den  
spanske folkesjela.*



I tillegg leier Helicsa helikoptre fra forskjellige steder. I år er det innleid:

- 5 stk. MI-2 fra Pezetel i Polen
- 4 stk. Alouette III fra Helisal i Chile
- 1 stk. SA365 Dauphin C2 fra Schreiner i Holland
- 1 stk. Alouette III fra Schreiner

Noen av disse er på "Wet lease", dvs. med flygere og teknikere.

Helicsa har denne sommeren 40 helikoptre plassert på forskjellige oppdrag i Spania. Selskapet har verkstedgodkjennelse nr. 25 fra spansk DGAC.

Jeg har også fått besøke datterselskapet Avicopter S.A. sitt nye vedlikeholdssenter i Albacete, som i fremtiden skal ta seg av større inspeksjoner og fremmedarbeid. Albacete er en etter norske forhold stor by, som ligger ca. midtveis mellom Madrid og Allicante, dvs. ca. 25 mil fra Madrid.

Området er på ca. 100.000 m<sup>2</sup>, og bygningene har en gulvflate på 6000 m<sup>2</sup>. Det har kostet ca. 25 millioner norske kroner å bygge dette. Selve anlegget består av 2 middels store hangarer, store trivelige kontorlokaler, lakkeringshall med klimaregulering, lager og verkstedlokaler. Foran hangarene er det stor oppstillingsplass for helikoptre og fuel-anlegg.

Rundt basen er det store områder hvor det drives jordbruk og dyrking av vindruer. Vinmarkene var enorme, og det samme kan sies om en del av lagringstankene. Jeg må også nevne at på vegen mellom Madrid og Albacete passerte vi gjennom et område som er kjent for dyrking av hvitløk. Det kunne merkes, for langs veien lå det "berg" av hvitløk og lukta var intens.

### Jobben hos Helicsa

Hensikten med at jeg er plassert hos Helicsa i Madrid er at jeg skal være koordinator mellom HS Inter-



Fra Madrid, Puerta de Alcalá, Alcalá porten.

national og Helicsa, spesielt med tanke på S-61N operasjoner i Spania. Jeg har etterhvert oppdaget at det å arbeide sammen med og oppleve denne delen av Europa er en meget viktig del av det å være her. Her er det et ukjent språk, en for meg ukjent kultur og en innstilling som jeg ikke er vant med fra HS. Før jeg reiste hadde jeg gjort meg visse tanker og hadde noen planer, men de har jeg foreløpig lagt på hylla. Hvis en skal greie seg gjennom 3 måneder her, så er tålmodighet og tilpassing løsningen, dersom magesår og nervøse lidelser skal unngås. Følelsen av å mislykkes har ikke vært ukjent. Organisering og planlegging er forholdsvis ukjente begrep, her starter en ikke med å løse problemene før det virkelig er blitt problemer.

Mitt største problem er manglende spansk kunnskaper. Det er mye som blir vanskelig, og en føler seg utenfor. Engelsk er ikke løsningen her, for det er veldig få som forstår eller snakker engelsk.

En annen ting jeg har opplevd i forbindelse med oppholdet her hos Helicsa, er det spanske byråkratiet. Det er enormt, det kryr av alle slags



Et av de mange  
monumenter som er  
så typiske for  
Madrid by.



offentlige instanser, og det vrirler av mennesker på kontorene. For alt som skal gjøres av Helicsa, må det ordnes med godkjenninger, dokumenter, stempler, underskrifter, tinglysninger, dokumentavgifter osv. Jeg har inntrykk av at 3-4 personer løper til myndighetene med papirer hele dagen. Jeg tror at de erfaringene jeg bringer hjem til HS etter dette oppholdet vil være nyttige for fremtidige engasjement i dette området. Det er en verden utenfor Helikopter Service, og mye av den er ganske annerledes.

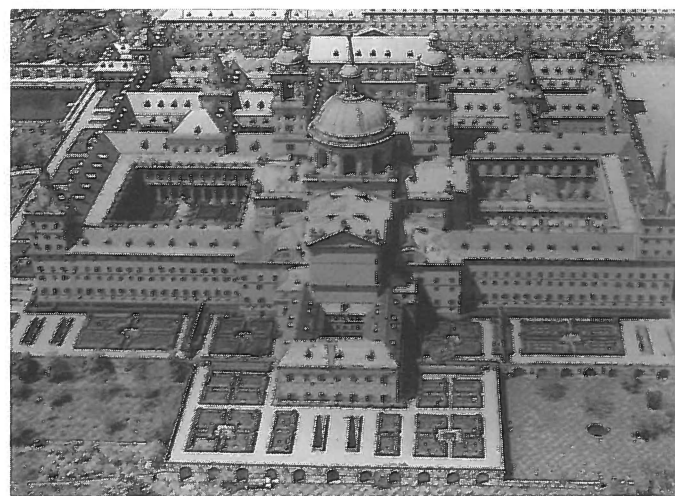
### Madrid

Jeg bor i leilighet i sentrum av Madrid. Den ligger ca. 500 meter fra Plaza España, som er en kjent plass. Fra balkongen har jeg utsikt til Palacio Real (kongens slott) og noe av hagene rundt. Faktisk så er slottet nærmeste nabo over gata.

Plasseringen av leiligheten er praktisk når det gjelder å komme til en del av de mest kjente stedene i byen og for å gå ut om kvelden, men trafikk

støyen er stor det meste av døgnet. Jeg bruker 15-20 minutter til/fra jobb, rushtrafikken går motsatt vei av den jeg kjører.

I Madrid bor det ca. 4,5 millioner mennesker, og det merkes godt. Trafikken av fotgjengere, biler, busser og motorsykler er enorm det meste av dagen. Det hele ser temmelig kaotisk ut, og parkeringsplasser er en mangelvare, så det står biler parkert overalt. Dobbeltparkering er helt vanlig, og det hjelper ikke på flyten i trafikken. Jeg kjører minst mulig i



San Lorenzo klosteret i El Escorial.

sentrum, det er bedre for nervene å spasere. Det er 15.500 drosjer i Madrid, alle hvit-lakkerte med røde skråstriper på fordørene. Skilt i frontvinduet og lys på taket viser om de er ledige eller opptatt. En trenger sjelden vente lenge for å få tak i ei drosje, og jeg kan love at en kommer fort fram.

Jeg har aldri sett så mange barer og restauranter i mitt liv som det er her. Spanjoler tilbringer mye tid ute, og ofte er hele familien sammen. De går ikke ut for å ta en fest, men det er en naturlig del av dagliglivet.

Prisene på mat og drikke er jo lave i forhold til det vi er vant med hjemme, så her er det lett å la seg friste. Som i andre storbyer finnes alle de store amerikanske "fast food" kjedene her



Barcelona '92



Den offisielle logoen  
for de olympiske leker  
i Spania, og de  
olympiske ringer.

6

også, men de holder jeg meg unna. Den spanske maten er fantastisk. Jeg har spist alt mulig av ferske grønnsaker, kjøtt- og fiskeretter, og har ikke blitt dårlig en eneste gang. Jeg må nevne at fisken i Madrid er like fersk som i Stavanger. Den leveres fra båt i La Coruña om kvelden, og er på fiskemarkedet i Madrid kl. 7 neste morgen.

Noe som en legger merke til her, er at de fleste er veldig pent kledd når de er ute, enten det er jobb eller fritid. Spesielt er de staset opp i helgene når familiene er samlet. Mitt inntrykk av spanjolene er at de er veldig hyggelige, omgjengelige og hjelpsomme. Alle hos Helicsa passer til denne beskrivelsen, og det demper den irritasjon som en lett får når "manaña"-innstillingen tar overhånd. I begynnelsen trode jeg at "manaña" betydde i morgen, men nå har jeg lært at det betyr en eller annen gang i fremtiden!

Det er en mengde severdigheter i og rundt Madrid, så for den som er interessert i kunst og kultur er det rike muligheter. Når en ferdes i Madrid legger en spesielt merke til alle de fine, kunstferdig utsmykkede bygningene, og at det er veldig mange skulpturer og fontener.

Været her i Madrid vet jeg ikke om jeg skal beskrive som bra eller dårlig. For det meste har temperaturen midt på dagen og om kvelden holdt seg på 35-40°C. Jeg synes det er for mye av det gode. Det er en plage å bevege seg ute når svetten renner uansett hvor sakte en går. Lengter av og til etter vestlandsvær.

Forresten, 20. juli, da var det skikkelig dritt vær her. Det var kuling, regn og tordenvær i et halvt døgn. Da jeg kom hit, forundret det meg noe at ikke alle var brune og fine når det var så mye sol, men det er rett og slett for varmt til å legge seg i sola. Midt på dagen tar folk siesta, eller de holder



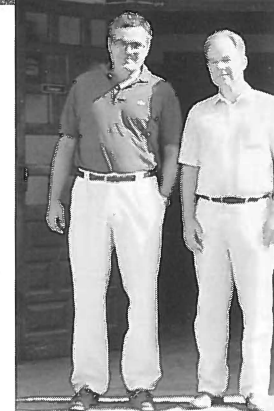
*Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.*

seg mest mulig innendørs. Dessverre er ikke inntrykket av Madrid og spanjolene bare positivt, det er noe som trekker ned helhetsinntrykket. Folk kaster fra seg søppel overalt, og det ser til tider helt forferdelig ut. Spesielt ille er det sent på kvelden og tidlig om morgenen. I hele Madrid er det plassert papirkurver med teksten "Por Madrid - Gracias" (For Madrid - takk). Det ser ikke ut til å hjelpe stort. Folk kaster papir, plastflasker, ølbokser og sigarettstumper fra seg der de står. Det er ingen forskjell om de er på gata, i parken eller inne på barer, søpla skal på bakken eller på gulvet.

Jeg føler at jeg er i ferd med å lære en hel del om en annen kultur enn vår egen, og det er nyttige kunnskaper å ta med seg. Det jeg opplever av Spania og spanjolene her, er ganske forskjellig fra det en opplever på de store turistplassene. Hovedinntrykkene er både positive og negative, heldigvis mest positive.

Hilsener fra  
Ingar Jensen

Són de do



*Artikkelforfatteren sammen med en spansk kollega.*

7







Sikorsky H 76 Fantail ble spesialbygd av Sikorsky og Boeing for å demonstrere det innebygde halerotor-systemet som ble utviklet for det amerikanske forsvaret.

# Le Bourget

**For 39. gang ble Paris Air Show avviklet på le Bourget flyplassen utenfor Paris. Redaksjonskomiteen var representert for å se på verdens største flyutstilling som i år samlet 1721 utstillere fra 38 land, og som ble karakterisert av ørkenkamouflasje og regntunge skyer.**

Tirsdag 17. juni begynte de såkalte business-dagene. At det var mange interesserte forretningsfolk som hadde tenkt å se nærmere på hva flyindustrien har å tilby i dag, fikk vi allerede en anelse om da vi kom ut av metrostasjonen og fikk se køen som

sto ved bussholdeplassen for å bli fraktet til le Bourget. Det hersket nærmest japanske tilstander - folk ble dyttet inn i bussene til det absolutt ikke var plass igjen.

Køen var ennå større da vi kom til utstillingsområdet. Her ble vi nærmest flatklemt mellom stresskoffertene i påvente av sikkerhetskontrollen, men vi kom inn til slutt. Innenfor var kaoset heldigvis ikke fullt så stort, og etter en rask kopp kaffe på den norske standen, hvor bla. Helikopter Service International var representert, og hvor vi skaffet oss noenlunde oversikt over hvem som stilte ut hvor, satte vi i gang.

Årets flyutstilling vitnet i aller høyeste grad om Gulf-krigen. Både krigsutstyr og "krigerne" var synlig til stede. Bl.a. sto et eksemplar av de mye omtalte Patriot rakettbatteriener utstilt foran den amerikanske paviljongen, Scud-rakettene derimot glimtet ikke helt uventet med sitt fravær.

Helikopterprodusentenes utstillinger var preget av utstrakt samarbeid om bl.a. nye helikoptertyper. Vi nev-



Et russisk Kamov KA 32 helikopter med twinrotor.

ner her bare E.H. Industries, et selskap dannet av italienske Agusta og britiske Westland, som jobber med utvikling av EH101-helikopteret, og NH 90-helikopteret som skal være klar på slutten av 90-tallet, og som utvikles av Agusta, Aerospatale, tyske Messerschmitt-Bölkow-Blohm og nederlandske Fokker. (Se s. 12.)

Dessverre sviktet værgudene under helikopteroppvisningen, og siden paraplyen var glemt igjen på hotellet, fikk vi dessverre ikke så mye med oss av oppvisningen den dagen.

Forretningene foregikk for det meste i de såkalte Chalets, hvor kundene ble oppvartet med god mat og drikke, før de eventuelt satte sin signatur på en kontrakt. Det var også vanlig å lage tilstelninger for kundene om kvelden. Selv var vi invitert til den norske aftenen som Helikopter Service International organiserte, og hvor vi var synlig tilstede, først og fremst fordi vi på oppfordring fra H.S.I. stilte i bunad.

Den andre dagen vi besøkte utstillingen var det heldigvis ikke fullt så vanskelig å komme inn som dagen før. Været hadde også bedret seg, slik at vi kunne ta en god titt på alle fly og helikoptre som sto parkert bak utstillingshallene. Ellers så vi på en del avionikk- og elektronikkutstyr som var utstilt i den amerikansk/kanadiske og britiske paviljongen. Representanten fra britiske Smith Industries ble ikke lite forbauset da det kom et par damer og spurte om HUMS (Health and Usage Monitoring Systems). En artikkel om HUMS kommer i neste nummer

Mens arrangørene allerede annonserte for den 40. utstillingen i 1993, er det slett ikke sikkert at det blir flere utstillinger på le Bourget. Sterke krefter, bl.a. de nasjonale luftfartsorganisasjonene i England, Italia og Tyskland, mener at Europeisk luftfart bør være representert i EF-hovedstaden Brussel, og at utstillingen bør flyttes



AS 565 Panther, lite, men aggressivt!



En AS 365N2 Dauphin, her i VIP-utgave.

dit. Dermed var besøket til den 39. Paris Air Show slutt for vår del. Det hadde vært kjekt og lærerikt og fullt av inntrykk, men slitne reiste vi tilbake til Stavanger.

## NHF i Paris:

Artikkelen ble forfattet av redaksjonskomiteens utsendte til Paris Air Show -91, Ilse Ros, Mia Koløy og Synnøve Haug.

*Et polsk Swidnik Sokol helikopter gjør seg klar til show.*







# SPØRSMÅL OG SVAR:

**Spørsmål:**

*Hvordan vil NHF engasjere seg, og eventuelt påvirke utviklingen av Europeisk Luftfart som pågår nå?*

**Svar:**

NHF har som medlem av AEI fått inn-syn i både international og europeisk luftfart. Utviklingen av et ensartet Europeisk luftfartssystem pågår for fullt, og for tiden står utviklingen av et ensartet flytekniker-sertifikatsystem på agendaen. I denne prosessen har AEI lagt ned et betydelig arbeid, og dette vil fortsette.

NHF har så langt, gjennom MF/HS engasjert seg med å fremskaffe bakgrunnsinformasjon og dokumentasjon fra helikopterorganisasjoner i Norge. JAR Maintenance Committee er inne i et vakuum, og for å holde fremdrift, er det opprettet en JAR Working Group. Denne har så langt gjennomgått 10 fixed wing organisasjoner, men etter press fra EHA (European Helicopter Association), ble det besluttet å gjennomgå en helikopter operatør og Bond Helicopter ble valgt. EHA har opprettet sin egen arbeidsgruppe som gjennomgår europeiske helikopteroperatører. Denne gruppen vil gi sin innstilling til JAR Maintenance Committee innen kort tid.

NHF har hatt dialog med denne gruppen og tilkjennegitt sitt syn, som forøvrig gruppen gav støtte for. Stikkord: Personlig sertifikat med ICAO som minimumsstandard.

**Spørsmål:**

*Hva skal man gjøre om man pådrar seg en yrkesskade, eller får en sykdom som man mener skyldes arbeidet eller arbeidsmiljøet?*

**Svar:**

I første rekke kan det lønne seg å ta kontakt med din lokale fagforening. Videre prosedyre er at man får sin arbeidsgiver til å varsle forsikringsselskapet sitt, som vil føre saken videre. Man kan også gå direkte til forsikringsselskapet, uten å ta veien om arbeidsgiver.

Dersom forsikringsselskapet er uenig med deg i kravet, er det forsikringsselskapet som må komme med motargumentene.

Den nye loven om yrkesskadeerstatning pålegger alle arbeidsgivere å tegne forsikring. I gjennomsnitt blir premien for denne forsikringen omlag 1000,- pr. år. Alle arbeidsgivere (untatt staten som dekker seg selv) skal betale dette, som utgjør ca. 2 mrd. kr. årlig. Staten skal ha 60% av beløpet, forsikringsselskapene får resten. Hittil har utbetalingene være få, og følgelig fortjenesten for selskapene tilsvarende god.

Forsikringen skal gi den skadde "full erstatning" uten at dette er nærmere definert i loven, men etter vanlig forsikringspraksis vil det bety en kraftig økning i erstatningsutbetalingene. Erfaringene så langt viser at f.eks. personer med løsemiddelskade får ca. 20.000,- i erstatning etter Folkestrygdeloven for medisinske men. Etter den nye loven blir summen mangedoblet avhengig av alder og grad.

"Full erstatning" betyr at tap av fremtidig inntekt skal dekkes. Når lovens intensjoner er oppfylt, vil loven bety anstendig behandling av personer med varige men etter yrkesskader og yrkessykdommer.

## Sola-konferansen fra forrige nr.

Forts.

Tema for annen dag av Sola-konferansen var "konsekvenser av åpenhet i rapporteringsrutiner i forbindelse med uregelmessigheter - nestenulykker og ulykker."

Ulykker er i grunnen selvrapporterende, så det som her er interessant er hendelser og tilløp til ulykker. Værøy-ulykken satte søkelys på pilotenes rapporteringsrutiner, og vi vet nå at Luftfartsverket vil foreslå at det opprettes et hendelsesregister, basert på anonyme rapporter (ref. Aftenposten 28/6-91).

Selv om dette registeret er myntet på piloter, er problemstillingen, åpenhet kontra konfidensialitet, aktuell for alle som jobber med flysikkerhet. Det at det skjer ulykker, viser at det er et visst risikopotensiale forbundet med flyging. Og for å kunne gjøre noe med dette, må man finne en måte å, i størst mulig utstrekning, kartlegge dette potensialet på.

Erfaringer fra land som har gjort forsøk med frivillig/anonym rapportering viser at rapporteringsviljen i et slikt system øker. Men mange har hevdet at disse rapportene mister mye av sin verdi pga. at kompletterende opplysninger ikke kan inhentes, i tillegg til at anonymiteten kan friste til angiveri.

Åpne rapporter er slikt sett mer egnet til å fremskaffe relevante opplysninger som kan analyseres og bearbeides til fordel for flysikkerheten. Men problemet er at dette dreier seg om mennesker, mennesker med tanker og følelser som strekker seg ut over det sikkerhetsmessige aspekt.

Frykt for at noen skal bli uthengt eller refset er hovedårsaken til manglende rapporteringsvilje. Men når en snakker om internrapportering bør det være mulig å skape et forum som har en slik sammensetning at det har den nødvendige tillit blant brukerne, f.eks. et teknisk utvalg. Dette utvalget har da kun til oppgave å behandle saker ut fra en sikkerhetsmessig vurdering, uten å fordele hverken skyld eller ansvar. (Hvilke forhold som obligatorisk er rapporteringspliktige til Luftfartsverket er definert i Luftfartsloven,

ref. BSL D 1-3) Jeg mener ikke med dette at noen skal fritas for ansvar, eventuelt oppnå en slags strafferettslig immunitet, ved å skrive en rapport. Men den siden av saken må andre ta seg av, og ikke komme av at man er sikkerhetsbevisst i den daglige tjenesten.

Alle gjør vi feil og feilvurderinger, poenget er å finne en konstruktiv måte å behandle disse på, slik at man drar lærdom ut av det. Selv om dette er et ansvar som påligger hver enkelt ansatt, har ledelsen et særlig ansvar.

John Chaplin, tidligere sjef i britiske CAA, har ved å gjennomgå flere store ulykker innen transportsektoren, bl.a. ulykken med romfergen Challenger, fergeulykken ved Zeebrügge, Aloha Air Lines-ulykken, oa., belyst ledelsesfunksjonens betydning for sikkerheten. Felles for alle disse ulykkene er at det utover de tradisjonelle årsakene finnes flere omstendigheter som peker på det ansvar og den funksjon som ledelsen i selskapet har. Selv i store, seriøse selskaper kunne man konstantere både mangel på forståelse for betydningen av tidligere oppståtte problem (I noen tilfeller en nesten resignert akseptering av at forstyrrelser i driften er naturlige foreteelser som ikke kan behandles meningsfylt.), og fravær av/innefektive granskn.- og oppflg.prosedyrer.

Sikkerhet er i stor grad et spørsmål om holdninger, og ledelsen har et særlig ansvar for å skape den riktige holdningen til disse problemene. Det har ofte, med en viss rett, vært fokusert på påtalemyndighetenes rolle ved uhell inne luftfarten. En må imidlertid ikke glemme at den har plikt til å undersøke om det har forekommet straffbare forhold i forbindelse med uhell, også innen vår bransje. Selv om dette i enkelte situasjoner kan ha "uheldige bivirkninger", kan ikke den nærmest paranoide holdning enkelte har uttrykt forsvares. Slikt kan bare undergrave den troverdighet vi tross alt er avhengige av fra samfunnet rundt oss. Og det er jo bare i en brøkdel av del hendelser som skjer at politiettersforskning kan være aktuelt, og i enda færre tilfeller at tiltale vil bli reist. Det er mao., ihvertfall innenfor tekn. område, en problemstilling som man kan se bort fra.

### Kilder:

Winslow, Ulf. Sjef Analyseseksjonen, L.V. Sverige. Oblt. Jahnsen, Jan E. Flytrykingsinsp., Luftforsvaret. Statsadv. Myhrer, Tor-Geir. Riksadv. kontor.

Denne artikkelen er bygget på de innlegg disse holdt på Sola-konferansen, samt egne tanker omkring dette tema. Hvis andre har spørsmål og meninger om dette emnet, er jeg sikker på at redaktøren velvillig finner plass til dette.

Jostein Nymo

# 11



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. Adr.forandr. sendes også til forening.

Navn: .....

Adresse: .....

Postnummer: ..... Sted .....

Ønsker kollektiv hjemmeforsikring .....

Arbeidsgiver: .....

Lokalforening: .....

Dato/Underskrift: .....



## Redaksjon

Ansv. red. Mia Koløy  
Synnøve Haug HS  
Ilse Ros HS  
Bjørn K. Nesse BH

## Styret

Leder Terje Rading, HS  
Nestleder Jostein Nymo, BH  
Sekretær Eidi Hinna, HS  
Lov/best. Vidar Skaara, HS  
Økonomi Terje Soltvedt, BH  
Utdanning Ilse Ros, HS  
1. vara Å. R. Forshaug, A/S MF  
2. vara D. Hjelmark, A/S LT  
3. vara A. Nyseth, A/S LT  
4. vara J. K. Lindholm, HS

## Status for norsk luftfart

Den norsk-registrerte flyparken ble i fjor redusert med fire fly, fire helikoptere, en ballong, og bestod ved årsskifte av ialt 731 fly, 109 helikoptere og 10 ballonger. Antallet seil-/motorseilfly økte med 4 til 136. Sysselsettingen i sivil luftfart gikk i fjor ned med 627. Ved årsskiftet var i alt 9.951 personer ansatt i sivil luftfart, mot 10.578 ved forrige årsskifte. Dette går fram av "Luftfartsstatistikken 1990" som Luftfartsverket nylig har utgitt. Den samlede passasjertrafikken over de 55 norske lufthavnene økte 5,8% til i alt 16.3 millioner passasjerer. Tar man med transitt/transfer passasjerer, kommer totalantallet opp i 19,8 millioner.

# 12



Klipp her!



EH 101 Heliliner, resultat av et samarbeidsprosjekt mellom Agusta og Westland.

## Får vi se noen av disse helikoptre i Norge mot slutten av 90-tallet?

E.H.Industries Ltd., et selskap eiet av Agusta SpA, og Westland Helicopters Ltd. har store forhåpninger til EH101 helikopteret. Det utvikles en militær, en marine og en sivil utgave, og ifølge produsentene blir dette et kostnadseffektivt helikopter med stor ytelsesevne.

Den sivile utgaven, EH101 Heliliner, skal egne seg godt til offshore transport, og vil kunne frakte 30 passasjerer over 500 nautiske mil (925 km), eller 20 passasjerer over 700 nautiske mil ved en cruisehastighet på 150 knots (278 km/t).

Helikopteret skal kunne operere i alt slags vær, og blir utstyrt med bl.a. anti-ice beskyttelse, samt avansert avionikkutstyr. Dette gjør at det også vil egne seg godt til SAR-oppdrag.

Som andre mulige bruksområder nevner produsentene bl.a. heisoperasjoner, reising av høyspent- og lysmaster og dessuten tømmertransport i fjellområder.

Helikopteret blir bl.a. utstyrt med HUMS (Health and Usage Monitoring System) og et avansert vibrasjonskontrollsystem, og skal være meget støysvakt. Det forventes å komme i produksjon fra midten av 90-tallet.



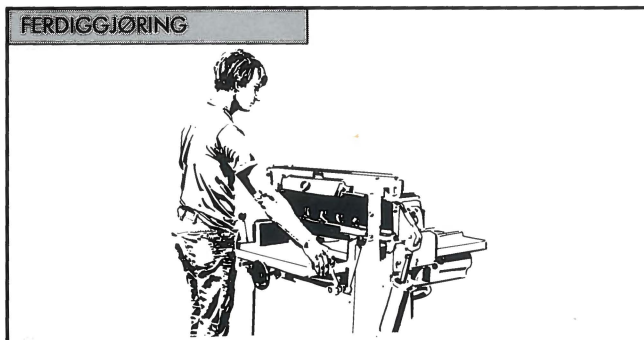
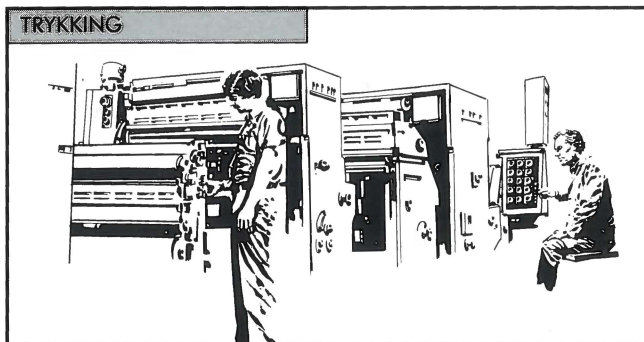
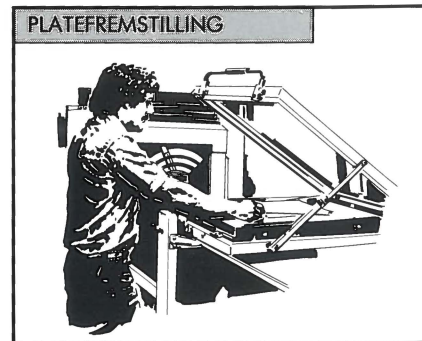
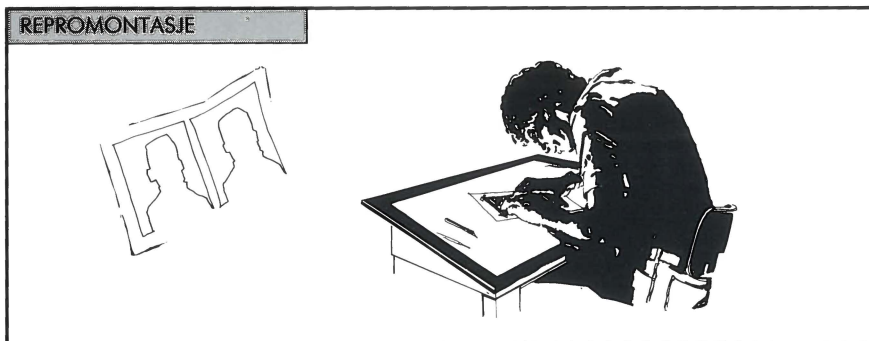
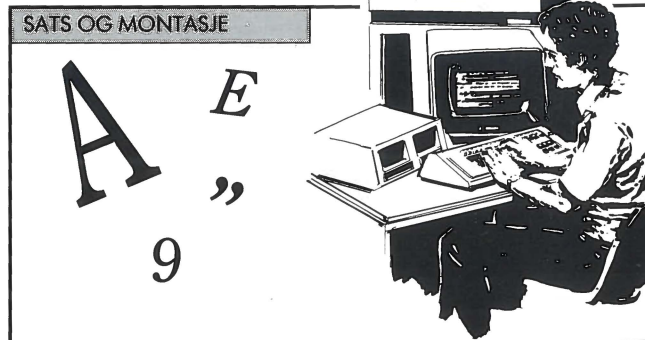
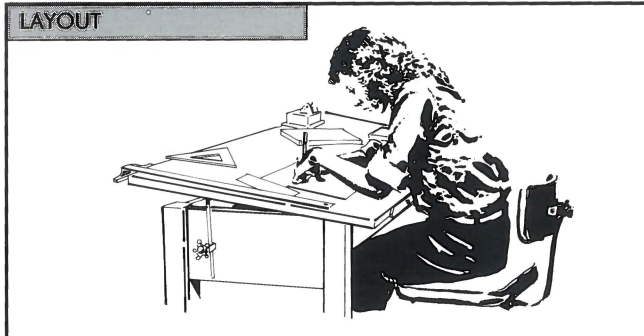
### NH-90 - en erstatning for Super Puma AS 332L?

Selv om det ennå vil ta en stund før man kan vente seg dette helikopteret på markedet, knytter det seg en viss forventning til NH-90 helikopteret, et produkt fra Aerospatiale, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Agusta og Fokker. Dette blir et middelstort helikopter, og det utvikles i 2 versjoner, en marineversjon og en "taktisk transport" versjon.

Helikopteret vil kunne frakte 20 passasjerer, og vil også være godt egnet til SAR-oppdrag. Det vil være utstyrt med HUMS og avansert avionikkutstyr. Produsentene forventer at helikopteret vil være på markedet mot slutten av 90-tallet.

**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



# B

**Returadresse:**  
Norsk Helikopter Ansattes Forbund  
4033 FORUS

## Forpliktelsen

Offshorevirksomheten er forlengst blitt en del av «Hverdags-Norge». Hver dag, året rundt, transporteres personell til og fra arbeidsplassene ute på den norske kontinentalsokkelen. Helikopterturen er for mange blitt en del av en lang arbeidsøkt; en naturlig måte å komme seg til og fra jobb på.

Service er like selvfølgelig for helikopterpassasjerer som for flypassasjerer. Braathens Helikopter skal tilby sine passasjerer høyest mulig sikkerhet og komfort, og kortest mulig reisetid. Vårt mål er fornøyde passasjerer og oppdragsgivere. Oljeselskapene setter strenge krav både til seg

selv og til sine samarbeidspartnere. Transportsystemet vi har bygget opp, er basert på de ønsker og behov oljeselskapene Phillips Petroleum Company Norway, Norsk Hydro og Statoil har for helikoptertransport de nærmeste årene. Personell, materiell og systemer er valgt for å kunne tilfredsstille de krav og forventninger våre oppdragsgivere og passasjerer har til et helikopterselskap i 1990-årene.

**BRAATHENS**   
**HELIKOPTER**

