

NHF



Norsk Helikopteransattes Forbund - Nr 2 1993, Årgang 4



De sentrale forhandlingene

De sentrale forhandlingene mellom NHO/FL og NHF, er nylig avsluttet. Da det kun er Helikopter Service (HS) som er medlem av NHO/FL, omfatter oppgjøret kun ansatte i HS innenfor NHFs avtaleområde.

NHF ble i år presentert for et allerede godtatt oppgjør mellom NHO og LO, der rammen for oppgjøret var kr 0,60 for arbeidstakere med

lokal forhandlingsrett. Tillegget gis med virkning fra 1. april 1993.

De endringer som er avtalt vedrørende AFP-ordningen mellom LO og NHO, får tilsvarende anvendelse for NHFs medlemmer i HS.

I tillegg ble det enighet om at de lokale forhandlinger kan starte umiddelbart, dersom en av partene ønsker det.

«Påskekask '93» . . .

Da det ikke hadde kommet inn løsninger på «Julekask '92», sendte vi ut oppgavene på nytt, men da under navnet «Påskekask '93». Det resulterte i fire innsendte løsninger.

Først tar vi riktige løsninger på oppgavene:

1: Rotte. 2: 8 trekanter. 3: India. 4: Ingen (Gud). 6: Fiolin. 7: 3 (sønn, far og bestefar). 8: 24. 9: a: HANSke, b: FRANKrike, c: PERsille, d: MONAco, e: VERANda, f: LIVlig. 10: Kylling. 11: Ja. 12: $2 \times 10 - 15 + 10 + 5 = 20$. 13: Nei. 14: a: Mandal, b: Ørstad. c: Geilo.

Da det kun var én av de innsendte som hadde 100% riktig besvarelse, ble det en enkel oppgave for redaksjonen.

Herved kan vi meddele at den heldige vinner av Flaxlodd for kr 300, ble:

Liv Jonny Kydland, som er ansatt ved kontrollstaben i Helikopter Service. Vi gratulerer, og vil overbringe loddene så snart som mulig.

PS: Håper du har «Flax» med disse.

Redaksjonskomiteen ønsker alle leserne en riktig god sommer!

FORBUNDSKONTORET:

Vår kontoradresse er:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

Kontortid: mandag til fredag,
fra kl: 07.00 til kl 15.00.

Tlf. 04 65 39 24. Fax. 04 65 37 83.

Utenom kontortid kan styremedlemmer kontaktes.

FORBUNDSSTYRET:

Leder: Terje Rading,
Fredlundveien 10, 5032 Minde,
tlf. 05 28 30 86.

Nestleder: Tor Alvsåker,
Torollsveien 5, 4350 Nærbø,
tlf. 04 43 43 66.

Sekretær: Eidi Hinna,
Lyngveien 7A, 4025 Stavanger,
tlf. 04 56 66 26.

Styremedlem/info:

Alf Terje Skjæveland,
Skogstjernvegen 19, 4053 Ræge,
tlf. 04 65 47 30.

Styremedlem/utdanning:

Torill Asbjørnsen,
Kjelsberg Allé 14, 4050 Sola,
tlf. 04 65 17 41.

Styremedlem/økonomi:

Jørund Kile,
Presteholen 12 A, 6800 Førde.

Styremedlem/lover og bestemmelser:

Geir Lillegård,
Solsletta, 4060 Kleppe,
tlf. 04 42 14 23.

Lederen ber om ordet...

Lederen for N.H.F., Terje Rading

Sosialdepartementets avgjørelse i årets store luftslag om luftambulansetjenesten kom som en overraskelse.

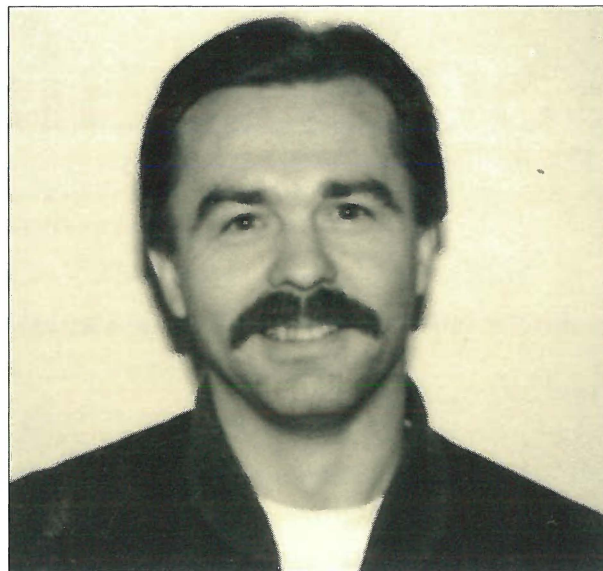
Norge fikk fra 1. januar 1988 en av de best utbygde luftambulansetjenester i verden, med ambulansefly i Kirkenes og Alta, og ambulanshelikopter på Dombås, Lørenskog, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim, Brønnøysund og Tromsø. Senere kom Arendal og Førde med. I tillegg har Justis- og Forsvarsdepartementet stasjonert redningshelikopter på Sola, Ørlandet, Bodø, Banak, og nylig Svalbard.

Norsk Luftambulansetjeneste har vært banebrytende med det konseptet som de har utviklet. Videre har de pålagt seg et større medisinsk ansvar enn det som lå til grunn fra myndighetenes side. Men dette har både pasienter og samfunnet vært tjent med. Norsk Luftambulansetjeneste har arbeidet målbevisst for å få til alle basene i landet. Politikere har jobbet for at selskap som representerte arbeidsplasser i deres distrikt fikk kontraktene, og for mange distrikter handler det om verdifulle arbeidsplasser.

Med dette står sosialdepartementets klare intensjoner om en effektiv luftambulansetjeneste til lavest mulig pris. Taperen i denne anbudsrunden er Norsk Luftambulansetjeneste, som mister flere av sine baser.

I media har dette ført til en usedvanlig usaklig debatt, både om selskapers evne og standard til å utføre tjenesten, og om Norsk Luftambulansetjenestes suverene standard. Legene gikk sågar ut offentlig til støtte for Norsk Luftambulansetjeneste og uttalte at de ville vurdere å nekte å fly med andre selskaper.

Skal Norge fortsatt ha en luftambulansetjeneste i verdenstoppen, må de respektive selskaper i samarbeid med Sosialdepartementet avgjøre hva tjenesten skal dekke innenfor gitte rammevilkår.



Norge er på full fart mot et EF-medlemskap i luften. Gjennom en felles luftfartsavtale med EF, har Norge og Sverige sikret seg full tilslutning til EF's luftfartspolitik, uavhengig av hvilken skjebne de to lands medlemskapsforhandlinger måtte få. Denne luftfartsavtale blir trolig integrert i EØS-avtalen tidlig i 1994.

Frihet er det viktigste stikkordet i EF's luftfartspolitik. Det innebærer at hvem som helst kan etablere flyselskap og flyruter nær sagt hvor som helst innen EF området. Forutsetningen er at de kan dokumentere økonomisk evne og tilstrekkelig sikkerhet til å operere.

«Luftfartspakke 3» åpner også for at alle flyselskaper kan drive innenrikstrafikk i andre EF land. Men frem til 1997 er denne trafikken begrenset til 50% av setekapasiteten. Deretter er det fritt opp til alle selskaper å kaste seg inn i konkurransen i alle landene til de priser de selv ønsker.

Frihet i luften er likevel ikke frihet uten regler. EF's luftpakke er full av forskrifter, som i sin detaljrikdom har fått flyselskapene til å frykte nye og vanskelige byråkratiske hinder. De utarbeider felles europeiske standarder for flysikkerheten som nettopp skal hindre at noen selskaper tar ut kortsiktige gevinster ved å senke kravet til sikkerhet.

I dette uhyre viktige arbeidet er det stadig eksempler på at nettopp flyindustrien ikke ønsker å legge «lista» høyest mulig. Det inngås utallige kompromisser og mange av avgjørelsene er preget av politisk spill.

Så langt i prosessen ser det ut til at sluttproduktet totalt sett ikke vil bli en vesentlig forbedring av sikkerhetsnivået sett med skandinaviske øyne.

GODSOMMER!!

T. Rading

INNHold:

De sentrale forhandlinger	side 2	Bell 230	10	Forside:
Informasjon	2	Jus spalte . . .	12	Bell 230
Lederen ber om ordet	3	Ferieloven	13	utstilt på Paris Air Show
Solakonferansen 93	4	Paris Air Show 93	14	Bakside:
Reisebrev fra Vietnam	7			Fly utstilt på Paris Air Show
				Fotos: Alf Terje Skjæveland

Solakonferansen 93

Hvordan styres sikkerhetsaspekter i de skandinaviske lands nåværende og fremtidige luftfartspolitik?

Sikkerhetsaspekter innen EF's nåværende og fremtidige luftfartspolitik.

Dette var hovedtema for årets Solakonferanse, som var den syvende i rekken.

Årets konferanse

tok opp flere aktuelle saker innenfor europeisk luftfart, og samlet personell fra topp ledelsen innen luftfartsmyndigheter og flyindustrien. Dessuten deltok samferdselsminister Kjell Opseth. Totalt var det 130 deltagere med tilknytning til luftfart.

Åpningstalen ble holdt av formann i styringskomiteén, Thor H. Strand. Nytt av året var utdelelsen av en ny pris, sikkerhetsprisen, som ville bli tildelt enkeltpersoner eller selskaper som hadde blitt funnet verdig i sikkerhetsarbeidet innen norsk luftfart. Ikke uventet ble prisen tildelt Wilhelm Mohr, tidligere leder av havarikommisjonen.

Det var en meget godt tilrettelagt konferanse som ble ledet av sivilingeniør Erik Tandberg, over 2 dager. Dessverre hadde flere av toppsjiktet av foredragsholderne meldt avbud i siste time, blant annet: Direktør i EF kommisjonen, Fredrik Sørensen, direktør i JAA, Ronald Ashford, konsernsjef i SAS, Jan Carlsson og en representant fra Airbus Industrie, Frankrike.

Åpningsforedraget

«Hvordan styres sikkerhetsaspekter i de skandinaviske lands nåværende og fremtidige luftfartspolitik», ble holdt av samferdselsminister Kjell Opseth. Han påpekte at det er myndighetenes ansvar at det foreligger tilfredsstillende regelverk og standarder for samtlige element i luftfartssystemet. I denne forandringens tid er det for norske myndigheter et overordnet mål å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået som allerede eksisterer i luftfarten. Virkemidlene som myndighetene har for å styre sikkerhetsaspektet er nasjonal lovgivning med tilhørende forskrifter, normgivning og tilsyn, tildeling av konsesjoner og driftstillatelser- og avtaler med andre land.

Det er 3 områder som er sentrale i utviklingen av flysikkerheten, og der norske og skandinaviske myndigheter arbeider aktivt. Dette er

ICAO, JAA og Luftfartsavtalen med EF. Fra norsk side ses det fremdeles på en utvikling innen ICAO som viktig. Dette fordi det er den eneste veien å gå for å opprettholde tilfredsstillende standarder med en tilhørende global harmonisering.

JAA som består av samtlige EFTA og EF land teller i dag 18 medlemsnasjoner, slår fast rammene for et forpliktende samarbeid på sentrale flytryggingssområder som konstruksjon og produksjon av luftfartøy. Videre vedlikehold og drift av disse, og kompetansekrav for teknisk og operativt personell. Siktemålet med avtalen er å sikre et likeverdig og høyt flytryggingnivå i medlemslandene. Gjennomføringsprosedyrene er svært viktige fordi de skal sikre lik tolkning og ensartet bruk av regelverket i medlemslandene. Norge har funnet det riktig å innfri kravene i JAA-avtalen av flere grunner. Blant annet at norske myndigheter deltar i JAA og kan således påvirke prosessen, og at JAA etablerer ordninger for å sikre at regelverket blir anvendt likt i medlemslandene.

Som virkemiddel for å ivareta flysikkerheten, er det krav om at den tekniske og operative driften skal være godkjent. Og EF's sikkerhetsbestemmelser kommer til anvending gjennom flere såkalte forordninger i luftfartspakken. Norske myndigheter vil overfor EF aktivt bidra til at sikkerhetsstandardene som skal gjelde er gode nok til å opprettholde et høyt flysikkerhetsnivå.

«EF's nåværende og fremtidige luftfartspolitik». Dette foredraget ble holdt av stabsdirektør Ole Rambech, Luftfartsverket, og var erstatning for Fredrik Sørensen fra EF kommisjonens foredrag. Rambech holdt et interessant foredrag der hovedtrekkene er som følger:

- Luftfartspakke 3 implementeres fra 1.7.93.
- Widerøes kortbaneruter beskyttes til 1.4.97.
- øvrige konsesjonærer får forlenget sine rettigheter og beskyttelser til 1.4.97.
- full frihet for utenlandske selskaper 1.4.97.
- gjensidig godkjenning av personsertifikater.

Sikkerhetsaspektet:

- heve sikkerhetsnivået.
- legge til rette for fri bevegelse av personell, varer, tjenester og kapital.
- etablere konkurranse som fungerer.
- optimalisere forskning.
- rasjonalisering.

EF's område innen JAA JAR's:

- konstruksjon luftfartøy
- fremstilling luftfartøy
- drift luftfartøy
- vedlikehold luftfartøy
- personer
- organisasjoner.

EF's dynamikk:

- kommisjonens forslagsrett
- medlemsstatens reaksjonsplikt
- informasjonsplikt kommisjonen / medlemmer.

Kritiske faktorer:

- medlemsstatens lojalitet
- JAA's effektivitet
- JAA's indre spenning.

«Tilretteleggelse og forvaltning på regionalt nivå innenfor felles Europeisk standard».

Avdelingsdirektør Viggo Løfsgaard, Luftfartsverket, holdt dette foredraget. JAA (Joint Aviation Authorities) er den europeiske samarbeidsorganisasjonen for utvikling, harmonisering og implementering av regelverk og forskrifter på flysikkerhetsområdet. Virksomheten i JAA er basert på ensartet anvendelse av forskriftene i det enkelte medlemsland, slik at man i fremtiden kan basere seg på gjensidighetsprinsippet. Med det menes at når et verksted, en vedlikeholdsorganisasjon eller et flyselskaps tekniske/operative organisasjon eller et sertifikat er godkjent i et medlemsland, så er vedkommende virksomhet/person også godkjent i de andre medlemslandene og dermed også godkjent i det europeiske luftfartssystemet, uten ytterligere inspeksjoner eller godkjenning. Verdt å merke seg er at det nasjonale lovverk vil fortsatt gjelde, som f.eks. i Norge der Forvaltningsloven fortsatt regulerer klagerett og klageprosess og av forvaltningens vedtak, uansett hvilke retningslinjer JAA måtte vedta. Uansett hva slags tilknytning Norge vil få til EF regner vi med å måtte følge de forskrifter som EF baserer seg på. Norge er med andre ord et «EF-land» i luftfartsspørsmål, enten tilknytningen blir gjennom JAA, EØS, Luftfarts-

avtalen med EF eller fullt medlemskap. Det er bare graden av overnasjonalitet, implementeringstidspunkt og innarbeiding i norsk lov som blir forskjellig. JAR-forskriftene som sådan må vi ta som de er. For at felles flysikkerhetsstandarder skal få den ønskede effekt er det nødvendig at forskriftene anvendes likt i medlemslandene. Dette vil kreve aktiv satsing og vilje til samarbeid fra medlemslandene i JAA.

Lufftavsavtalen Norge, Sverige og EF

Lufftavsavtalen med EF inkluderer også luftfartspakke 3, som er siste steg i liberaliseringsprosessen. Pakke 3 innfører en lisensiering av flyselskap som adgangskriterium til markedet. Tidligere har dette vært styrt gjennom designing av flyselskaper og meddelelse av konsesjoner med vilkår som ivaretar tekniske og operative forhold, kapasitet, priser, etc. Fordi markedsadgangen blir fri, må man legge inn en annen form for adgangskontroll som ivaretar markedsadgang, tekniske og operative krav og sikrer dermed like konkurransevilkår. Ved vurdering av lisens, er det nødvendig å skille mellom det man kan kalle konsesjonsmessige og kompetansemessige spørsmål.

Videre skilles det med luftfartøy på 10 tonn og mindre enn 20 passasjerer. For å få lisens er det en rekke krav som må oppfylles, blant annet eierforhold, økonomiske forhold, krav til nettokapital, hovedkontor må ligge i Norge, og revurdering av lisensen ved fusjoner/oppkjøp. Løfsgaard kom til slutt inn på de enorme utfordringer vi står overfor de nærmeste årene. Det gjelder både myndigheter og selskaper. Mange stilte spørsmålet om JAA vil overleve i et Europa der vi stadig får flere medlemsstater i ECAC og som dermed har rett til medlemskap i JAA. Blir JAA en så omfattende organisasjon at man må droppe tanken om full gjensidighet og ens forvaltning av regelverket? Vi går over fra å ha et nasjonalt ansvar overfor norske myndigheter, til et utvidet internasjonalt ansvar overfor EF-kommisjonen.

«Europeisk luftfart i smeltedigelen - ofres sikkerheten?»

Dette interessante foredraget skulle opprinnelig konsernsjef Jan Carlsson, SAS, fremføre, men ble erstattet av adm. direktør Kjell Fredheim, SAS. Han kom inn på det sikkerhetsmessige aspektet for SAS i den prosessen som nå er i gang og påpekte at her kunne det i utgangspunktet se ut som det var et motsetningsforhold.

Hva var så hendt i avreguleringens tegn i den senere tid som også får virkning for Skandinavia, SAS og Europa? Det blir påpekt virkningene ved dereguleringen i USA på slutten av 70-tallet, der det vokste opp 150 selskaper, hvorav 130 er forsvunnet av flere årsaker, og vinnerne ble et begrenset antall store innenriks-selskaper som lærte seg effektivitet. Disse selskaper ble senere store internasjonale, kanskje ikke økonomiske, men totalt ble de vinnere fordi de kontrollerer amerikansk luftfart og innehar stor dominans på transatlantiske ruter.

I Sverige har vi fått nesten over natten kontra tradisjonelt sterkt regulert innenriksmarked til henimot fri konkurranse med store konsekvenser i form av hard konkurranse med stort prispress. Luftfartspakken førte til et dramatisk prisutspill på et antall ruter i Europa. SAS tror dette vil føre til sterkt press på inntektene, fordi alle vil innføre nye priskonsepter på rutene. Det som har hendt i Europa er at i tillegg til at det er fri konkurranse, er det en økonomisk utvikling som er klart nedadgående. Luftfartsindustrien i Europa karakteriseres av store lønnsomhetsproblemer. Dette har ført til et utstrakt arbeid for mulig samarbeid/fusjoner selskaper i mellom.

Hvordan er så mulighetene for europeisk luftfartsindustri? - Erfaringer basert på den amerikanske utvikling og på utviklingen i annen industri og annen virksomhet enn luftfart, er en forutsetning for å kunne overleve når overgangen fra et relativt sterkt kontrollert marked til tilnærmet fri konkurranse er en realitet.

SAS ser den eneste muligheten for å overleve i denne smeltingen ved å inngå et samarbeid med flere store europeiske selskaper. SAS kan ikke lenger klare seg på egenhånd. Hva betyr så denne utviklingen for sikkerheten?

- For SAS' del fokuseres det på 3 elementer: Sikkerhet - Punktlighet - Øvrig Service.

Det er bare når prioriteten er innebygget som en del av ryggmargen at det fungerer. Det finnes selvfølgelig et antall fristelser og spesielt i en konkurransesituasjon med press på inntektene, press på kostnadssiden og det er ønskelig med et positivt resultat.

Fredheim berørte videre selskapenes fristelser til å utvide ettersynsintervallene, redusere utdanning og da spesielt i etrasjonaliseringsprogram og unnlate å høyne kompetansenivået. Mange reisende setter ikke krav til flyselskapenes sikkerhet fordi de tar det for gitt at den er det aller beste. Sikkerhet kommer først

opp til diskusjon den dagen det skjer et uhell. Det er først da det er utrolig kostbart. Til slutt presiserte Fredheim at sikkerheten vil etter hans oppfatning være et absolutt krav for at selskapene skal kunne etablere seg og eksistere som et europeisk flyselskap.

På grunn av forfall av R. Ashford, JAA, fikk Bård Mikkelsen, adm. dir. i Widerøe, anledning til å komme med sine betraktninger angående endrede rammevilkår for norsk luftfart. Stortingsprp. 69 tar for seg fremtidige rammebetingelser og åpner med at myndighetene vil videreføre den solidariske luftfartspolitik. Med andre ord at myndighetene vil opprettholde rutenettet, slik at det gir et godt tilbud over hele landet. Mikkelsen beskrev Widerøe's rolle i dette solidariske luftfartssystem slik det er i dag og tok for seg de endringer i rammebetingelsene for Widerøe over til dagens situasjon, med økt konkurranse og med konsekvenser for sikkerheten.

I de tidligere innlegg så langt i konferansen og som til dels også har vært beskrevet i media, hadde Mikkelsen registrert at man oppfattet Widerøe som noe midt mellom en vernet bedrift og et luftfartsforetak. Ut fra politiske målsettinger skapes det en helhet som gir best kvalitet og effektivitet i dette systemet.

Widerøe er til for å skape nærhet og vekst ut fra politiske prioriteringer som består i å prioritere pålitelighet med sikkerhet i bunn, regularitet, punktlighet og service.

For kortbanenettet skal dagens fly erstattes med Dash 8, med første fly på rute juni 1993 og i løpet av 1996 er det 15 fly som opererer dette nettet. Dette vil gi en betydelig rasjonalisering i forhold til antall fly.

Inntil 1989 var det slik at Widerøe hadde en salderingsavtale med staten for å betjene kortbanenettet og budsjetterte over statsbudsjettets forutsetninger og ble enige om inntektsanslagene. Ble resultatet bedre, ble pengene betalt tilbake. Ble resultatet dårligere, ble dette etterbevilget. Eierne hadde sin definerte avkastning helt uavhengig av hvordan det gikk. Det som så har skjedd er at man innenfor kortbanedivisjonen har en ensidig rammetidsavtale for statens kjøp av tjenester på kortbanenettet. Widerøes konsesjon er forlenget til 1. april 1997, fordi det skal investeres 1 milliard kroner, og selskapet er derfor avhengig av et visst tidsperspektiv for å utføre en oppgave. For å sikre den kvalitet som myndighetene ville ha, ligger dette i bunn av det hele. I dette har Widerøe vært igjennom en anbuds-

situasjon. Selskapet må garantere 2% trafikkvekst i forhold til det som er definert i dag. På kortbanenettet må selskapet også gjennomføre en årlig reduksjon i påvirkbare kostnader som innebærer at kostnadene totalt sett i forhold til i dag blir redusert med 60 millioner kroner.

De rutene som stamruteselskapene ikke finner hensiktsmessig å betjene, vil bli lyst ut på anbud. Stipulert verdi 300 millioner kroner. Dette vil Widerøe ta del i, og er opptatt av at gjennom rammebetingelsene sikres kvalitet og effektivitet.

Når det gjelder kortbanenettet er det viktig at det er en viss standard, komfort og god rutekoordinering. Videre at det er entydige og enslydende krav til sikkerhet, regularitet og punktlighet.

Mikkelsen mener bestemt at dette løses best ved at oppgaven blir løst som en enhet. Videre er det viktig i en anbudssituasjon at selskapenes markedskompetanse kommer til uttrykk, at det staten betaler er differansen mellom inntekter og kostnader, og at man ikke går for fristelsen av at myndighetene tar ansvaret for inntektene, slik at den som er billigst på kostnader ender opp med flyvingen. Da må man stille et

alvorlig spørsmål om forholdet til sikkerhet ivaretas.

Nå det gjelder sikkerheten, så mener Mikkelsen at det er helt avgjørende til alle operatører. Det er derfor naturlig at skillet mellom lett og tung luftfart må revurderes. Det må være samme regler for alle.

Menneskeverdet er helt avhengig i forholdet til sikkerhet om det er et luftfartøy på inntil 10 tonn og maks 20 passasjerer, eller om det er over 10 tonn og over 20 passasjerer.

Det er viktig å understreke at med alle de forandringer som er på gang, må Luftfartsverket gis tilstrekkelige ressurser til å bygge opp kompetanse til å håndtere denne anbuds-situasjonen. Videre at Luftfartsverket må få ressurser til å utvikle et regelverk som ivaretar intensjonene som er presentert inntil nå, og ikke minst å føle at det er et totalt samsvar mellom disse forskriftene og det som skjer utenfor Norge.

Mikkelsen sa til slutt at det er en mulighet til å bedre sikkerhetsnivået ved at man får gått opp hele regelverket på nytt og får anledning til å bygge kompetanse og ressurser til å håndtere tingene slik at det er samsvar mellom regelverk og realiteter.

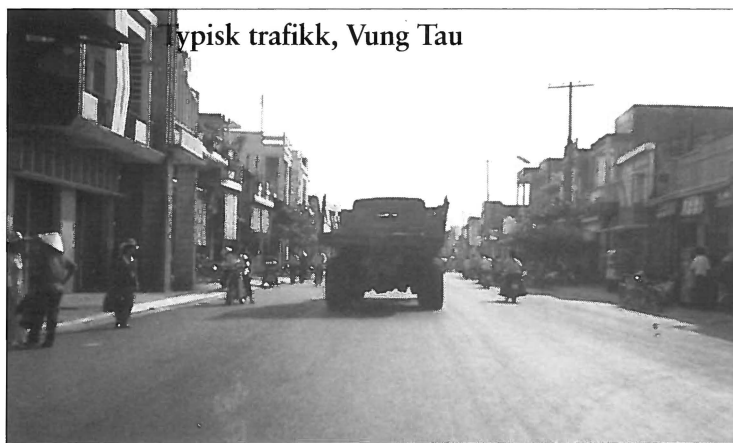
Reisebrev fra Vietnam

— en rapport fra Helikopter Service's base i Vung Tau

Den første tanken

som slår de fleste når de hører ordet Vietnam, er at det har vært krig, og at landet var delt i to. Nord-Vietnam med hovedstaden Hanoi, og Sør-Vietnam med hovedstaden Saigon. Etter at Nord- og Sør-Vietnam ble slått sammen, er Hanoi hovedstaden, men Saigon (Ho Chi Minh City) er den største byen. Folk bruker både det gamle og det nye navnet på Saigon. Vung Tau som er byen hvor Helikopter Service holder til, er ca 2 timers kjøring fra Ho Chi Minh City. Dersom det er stor trafikk på søndager, eller andre fridager, kan turen ta opptil 6 timer. Dette på grunn av at det skjer ofte ulykker på vegen med dødelig utgang. Oftest går dette utover personer som kjører moped. På én dag var det ti store ulykker og 6 personer ble drept på vegen mellom Ho Chi Minh City og Vung Tau. Mopedister kjører ofte uvetting

og med livet som innsats. Vanlig er det også med 3 til 5 personer på én moped! På veiene gjelder den største rett; stor bil betyr oftest forkjørsrett sammen med tuting og blinking med lys. Denne kontrasten er enorm, når en kommer fra et velordnet Singapore.



Helikopter Service

har for tiden to Super Puma i Vung Tau og for øyeblikket flys det for Statoil/BP og AEDC. Helikopter Service samarbeider med det franske Heli-Union, som er medeier i Helivifra, som er et samarbeid mellom Heli-Union og SFC (Service Flight Corporation of Vietnam). Avstanden til oljeriggene er ca 200 nautiske mil. Dette er årsaken til at det blir brukt Super Puma. Andre helikopter har ikke lang nok rekkevidde eller mulighet for så mye last/passasjerer som Super Puma. Dersom det er for mye last/passasjerer blir turen lagt via ei øy som heter Con Son. Helikopteret blir da borte i nærmere 5 timer. Normalt går det ca 3 timer på en vanlig tur.

I slutten av mai var det en del ekstra personell i forbindelse med C-Check på den ene maskinen. Den 17. mai ble behørig feiret på kvelden. Vi var nærmere 20 personer fra Helikopter Service som på det tidspunktet var samlet i Vietnam.

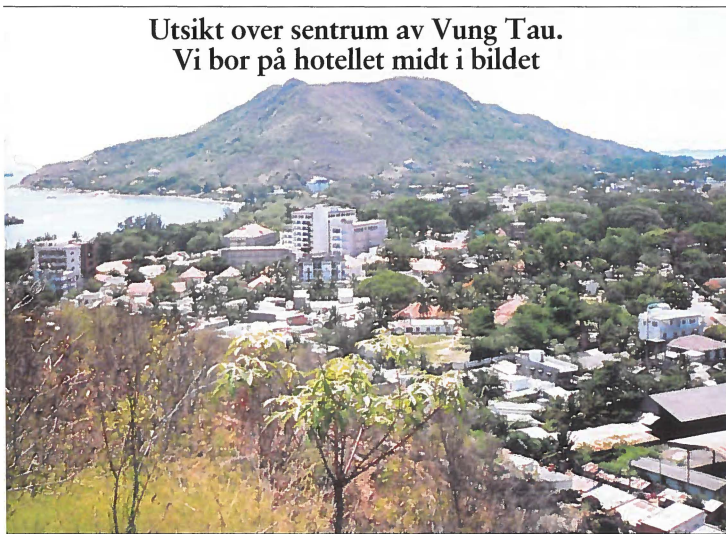
Turistattraksjon fra krigens dager

Personalet på hotellet ble vi etter hvert godt kjent med, og de var hjelpsomme med å skaffe spesielle ting, eller en skredder, for de som hadde behov for det. Alle følte seg svært velkommen og vi som var der trivdes godt.

Hotellet spanderte også en søndagstur til Ho Chi Minh City og et kjent område utenfor byen som het Cho Chi. Her hadde Vietcong gravd seg ned i tunneller som ble bygget mellom 1948 og 1967. Total lengde på disse var ca 250 km. De var bygget i tre etasjer på grunn av at det skulle være vanskeligere å finne og ellers grunnet amerikansk bombing av området. Amerikanerne klarte aldri å finne tunnellene i området, på grunn av at de var laget med meget usynlige innganger og utluftinger i tresubber. Det var også laget et spesielt system for å lede ut røyk fra «kjøkkenet».

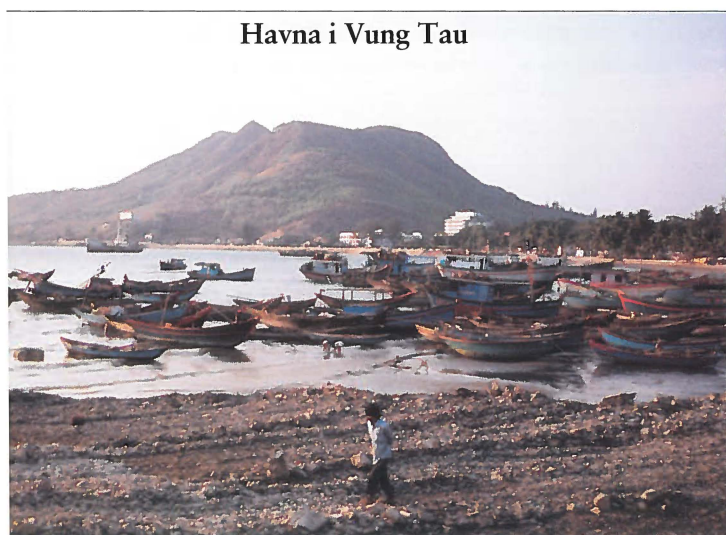
Denne plassen har blitt en stor turistattraksjon, men jeg og de fleste andre hadde ikke hørt om dette før vi kom til Vietnam.

Utsikt over sentrum av Vung Tau.
Vi bor på hotellet midt i bildet



Oversikt over tunneller i Cho Chi, utenfor Ho Chi Minh

Havna i Vung Tau



«Frihetskjemper» fra krigen (til høyre),
serverer mat og drikke som ble brukt under krigen



Jobbmessig ble det ofte lange dager

og mye jobbing i helgene, blant annet på grunn av mye ekstra turer. Vi hadde også med oss to vietnamesiske mekanikere i nesten to måneder. Dette gjorde at det ble noe ekstra arbeid, men var også til hjelp når det var spesielle ting som trengtes, samt at den ene var god i engelsk, slik at vi brukte han som tolk. Vanligvis jobbet de på russisk bygde helikopter av typen MI-8 og MI-17 og jobbet for SFC. De hadde også kurs på vanlig Puma, men det var kun den ene som hadde jobbet på den i ca 6 mnd. Foruten de russiske helikoptrene, var det også stasjonert to standard Puma som ble operert av SFC, sammen med Bristow Helicopters. De fløy alltid med engelsk kaptein og vietnamesisk co-pilot. Det var også teknikere fra Bristow Helicopters som var hovedansvarlig og han hadde med seg vietnamesiske mekanikere.

I det store og hele, har vi fått et positivt bilde av folket og landet - og ønsker å komme tilbake. Jeg reiser ned igjen allerede i slutten av juni.

Alf Terje Skjæveland



Forfriskninger på fortauet, Vung Tau



Informasjonsskilt, Vung Tau



Våre to vietnamesiske medhjelpere



Folk og dyr i arbeid, Cho Chi



Typisk selger, gamle marked Vung Tau



Sykkeldrosje venter på kunde, Vung Tau

BELL 230

Bell Helicopters

har lang og rik erfaring på utvikling og produksjon av spesielle helikoptertyper. De har fløyet flere timer og dekket flere mil enn alle sine konkurrenter. Basert på erfaringer fra alle kontinenter, har det ikke bare kommet mye kunnskap om å produsere helikopter, men også kunnskap om hvordan helikopterene skal vedlikeholdes. Bell Helicopters har den største verdensomspennende kunde-kontakt og service-nettverk innen denne form for industri.

Allsidig - pålitelig - effektiv

er utsagn som Bell Helicopter bruker på sin nye Bell 230 modell. Bare ved å se én gang på modellens imponerende sammensetning, ser man at Bell sitt nye 230 er et ualminnelig helikopter. Det som først og fremst må nevnes er de to Allison 250-C30G2 turbin-motorene - det siste i en rekke av pålitelige motortyper. Disse motorene yter 700 hestekrefter pr motor ved take-off. Bell 230 modellen leveres med standard "sked gear" eller med "optimal retractable wheels".

Transport

Helikopteret kan transportere opptil 10 mennesker. Helikopteret er produsert for å kunne benyttes innen offshoretransport, ambulansetransport, VIP-transport og polititjeneste.

Ombord finnes et bagasjerom som har en kapasitet på 227 kg. Dersom dette ikke skulle være nok, er det mulig å plassere last i kabinen, da setene blant annet har nedfellbare seterygger.

I VIP-modellen

er det plass til 6 passasjerer og interiøret er meget smakfullt. Setene er trukket med håndsydd skinn og kabinen inneholder tykke, myke tepper. Interiøret på VIP-modellen er bygget med tanke for passasjerer, slik at mest mulig støy og vibrasjoner unngås. Dersom lyden fra motor og gearboks skulle være et problem, inneholder kabinen et trådløst, infrarødt lydsystem, slik

at passasjerer kan slappe av ved å lytte til musikk. Dersom piloten ønsker å gi informasjon til passasjerene, vil dette foregå over samme system.

Cockpit på Bell 230 modellen

inneholder det mest avanserte avionikk utstyr som finnes på det sivile marked i dag. Softsikre instrumenter som hele tiden sjekker tusenvis med signaler for å sikre en sikker og effektiv flyvning. Siden Bell 230 har slike utmerkede flykvaliteter, er modellen sertifisert for instrumentflyvning med én pilot, uten å ha behov for «autopilot».

Bell 230 modellen er utstyrt

med to hovedrotorblader produsert av rustfritt stål og glassfiber, med glassfiber sikkerhetsstroppe. De to halerotorbladene er produsert av rustfritt stål. Selve skroget er i aluminium og inneholder blant annet fire dører.

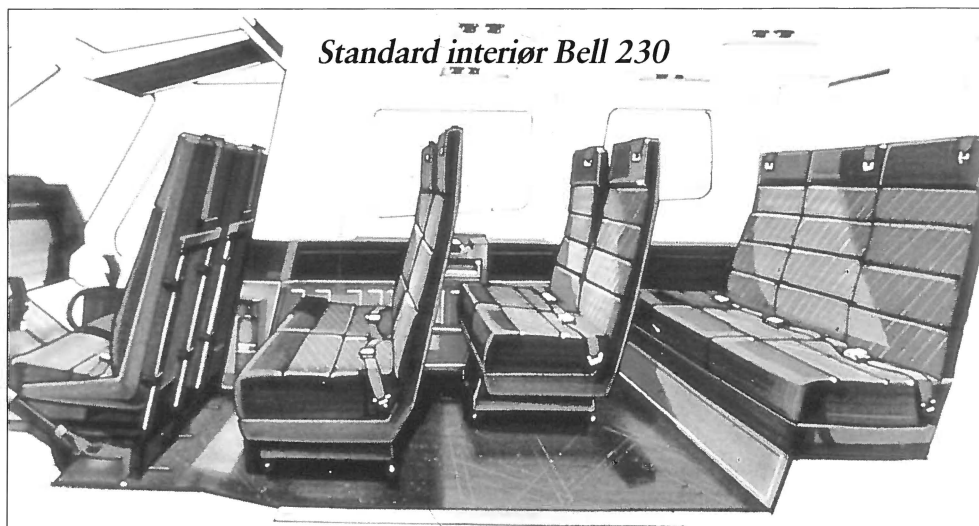
Helikopteret veier 5000 lb., ved standard konfigurasjon og maksimal utvendige last er 2800 lb. Helikopterets maksimale hastighet er 142 kts. ved takeoff-vekt på 7000 lb.

Modellens maksimale rekkevidde ved samme takeoff-vekt er 398 nm.

Skrogets totale lengde, bredde og høyde er henholdsvis 42,6 ft. (12,97 m), 11,3 ft (3,45 m) og 12,0 ft (6,66 m).

Helikopterets totale lengde inklusiv hovedrotor er 50,5 ft. (15,38 m).

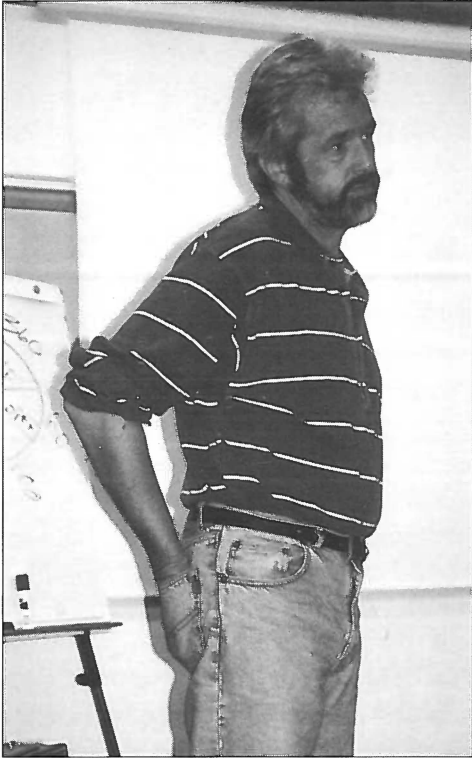
tekst: John Pedersen • fotos: Bell Helicopters





Jus spalte . . .

Om yrkeshemmede arbeidstakere - oppsigelsesvern og rett til redusert arbeidstid



NHF's
advokat
Jan Erling
Nilsen

Mange arbeidstakere

er yrkeshemmede på grunn av sykdom eller skader de har pådratt seg. I disse tider når bedriftene forsøker å redusere sine personalkostnader mest mulig, er denne gruppe arbeidstakere særlig utsatt. Det er derfor viktig å være klar over hvilken rettslig beskyttelse disse arbeidstakerne har.

I arbeidsmiljølovens §13 nr 2

fastslås det at arbeidsgiver, så langt det er mulig, plikter å treffe tiltak for at arbeidstakeren skal kunne få beholde sitt arbeide. Dersom ikke dette er mulig, har arbeidsgiver plikt til å finne annet høvelig arbeide til arbeidstakeren.

Denne bestemmelse brukes i de tilfeller hvor arbeidstakeren er i arbeide hos arbeidsgiveren. Dersom arbeidstakeren er sykemeldt, er spørsmålet hvilket oppsigelsesvern som gjelder.

Etter arbeidsmiljølovens §64

kan en arbeidstaker som er arbeidsufør på grunn av sykdom, ikke sies opp av denne grunn innenfor et visst tidsrom. Dette tidsrom er 6 måneder dersom arbeidstakeren har vært ansatt i under 5 år, og 12 måneder dersom arbeidstakeren har vært ansatt i mer enn 5 år, eller dersom arbeidsuførheten skyldes legemsskade eller sykdom som arbeidstakeren har pådratt seg i tjenesten.

Denne bestemmelse må forstås dit hen at arbeidsgiver ikke har en automatisk rett til å si opp arbeidstakeren når verneperioden er over. Det må i tillegg kreves at arbeidsgiveren har en saklig grunn.

Arbeidsmiljølovens §46A

I forbindelse med omtale av yrkeshemmede arbeidstakeres situasjon, må også arbeidsmiljølovens §46A nevnes. Denne bestemmelse gir rett til redusert arbeidstid, blant annet av helsemessige grunner.

Arbeidsgiver plikter

å etterkomme søknad om redusert arbeidstid, dersom dette kan innvilges uten særlige ulemper for virksomheten. Eksempler på slike ulemper kan være at en stilling er vanskelig å la seg dele, eller at den gjenværende del av stillingen er så liten at den vanskelig lar seg rekuttere til.

Deltidsjobber

Som en vil se, gir altså det bestående regelverk plass for yrkeshemmede arbeidstakere i arbeidslivet. Etter min erfaring er disse regler for dårlig kjent, særlig blant uorganiserte arbeidstakere. Ved bedre kjennskap til regelverket, er det mulig at flere yrkeshemmede arbeidstakere ville velge ordningen med redusert arbeidstid, slik at det ville bli skaffet flere deltidsjobber.

Ferieloven

Medlemmer og tillitsvalgte har ofte behov for utdypende kommentar til lover og avtaler som eksisterer i arbeidslivet. Da organisasjonene har, og sannsynlig fortsatt vil få, en rekke spørsmål om tolking av ferielovens bestemmelser, er det utarbeidet kommentarer til de fleste paragrafer i ferieloven. Vi vil her gjengi noen av ferielovens paragrafer med kommentarer.

Paragraf 1: Lovens formål

Denne loven skal sikre at arbeidstakere årlig får ferietid og feriepenger.

Kommentar: Lovens formålsparagraf er ny i 1990. Den skal være til hjelp for hvordan øvrige paragrafer i loven skal tolkes.

Paragraf 2: Hvem loven omfatter

1: Enhver som utfører arbeid i annens tjeneste (arbeidstaker) har rett til ferie etter denne lov.

Kommentar: Arbeidstakerbegrepet omfatter alle som har arbeid i annens tjeneste. Loven setter ikke krav til lengden av ansettelsesforholdet, i forhold til retten til fritid.

3: Kongen kan ved forskrift bestemme at loven eller deler av den skal få anvendelse på Svalbard. Forskriften kan fravike regler i loven her.

Paragraf 3: Lovens ufravikelighet

Loven her kan ikke fravikes til skade for arbeidstaker med mindre det er særskilt fastsatt i loven at en bestemmelse kan fravikes ved avtale. Avtale som fraviker loven til skade for arbeidstaker, må inngås skriftlig for å kunne påberopes av arbeidsgiver. Arbeidsgiver som er bundet av tariffavtalebestemmelse som fraviker loven, kan anvende den overfor alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art avtalen omfatter, såfremt et flertall av dem er bundet av avtalen.

Kommentar: Ferieloven er en minstelov og kan ikke fravikes i negativ retning for arbeidstaker. Skal loven fravikes må derfor to forhold være oppfylt: 1: Det må fremgå av den enkelte paragraf om den kan fravikes og hvilke punkter i paragrafen som kan fravikes.

2: Slike avtaler må være skriftlige.

Paragraf 4: Opptjeningsår og ferieår

Ferieåret følger kalenderåret. Opptjeningsåret for feriepenger er det forutgående kalenderår.

Kommentar: I opptjeningsåret (1. januar til 31. desember, forut for ferieåret) opptjener arbeidstaker sin rett til ferietid med feriegodtgjørelse for det påfølgende ferieåret, 1. januar til 31. desember. Retten til feriegodtgjørelse er altså knyttet til opptjeningsåret, mens retten til feriefritid er knyttet til ferieåret.

Paragraf 5: Feriefritidens lengde

1: Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidstaker gis feriefritid på 25 virkedager hvert ferieår.

Kommentar: Det er i følge loven arbeidsgivers plikt å ta initiativ til at ferie blir gitt.

Paragraf 6: Feriefastsetting, endring og erstatning

1: Arbeidsgiver skal i god tid før ferien drøfte fastsetting av feriefritid og oppsetting av ferielister med den enkelte arbeidstaker eller vedkommendes tillitsvalgte. Oppnås ikke enighet, fastsetter arbeidsgiver tiden for ferien innenfor de grenser som følger av § 7 - 9.

Kommentar: Dersom arbeidsgiver eller tillitsvalgte ikke blir enige med arbeidsgiver om fastsetting av feriefritid er det arbeidsgiver som bestemmer tiden for feriefritidens plassering. Arbeidstaker har imidlertid krav på 18 dager sammenhengende ferie i tidsrommet 1. juni til 30. september.

2: Arbeidstaker kan kreve å få underretning om feriefastsetting tidligst mulig og senest 2 måneder før ferien tar til, såfremt ikke særlige grunner er til hinder for dette.

Kommentar: (eksempel) En arbeidstaker som skal ha feriefritid fra 1. juli, skal ha beskjed innen 1. mai.

Paragraf 9: Ferieavvikling under sykdom

Arbeidstaker som blir helt arbeidsufør før ferien, kan kreve at ferien utsettes til senere i ferieåret. Kravet må dokumenteres med legeerklæring og fremsettes senest siste arbeidsdag vedkommende arbeidstaker skulle hatt før ferien. Arbeidstaker som har vært helt arbeidsufør minst 6 virkedager i ferien, kan kreve at et tilsvarende antall virkedager utsettes og gis som ny ferie senere i ferieåret. Kravet må dokumenteres med legeerklæring og fremsettes uten grunnnet opphold etter at arbeidet er gjenopptatt. Medfører arbeidsuførhet at feriefritiden ikke blir avviklet innen ferieårets utløp, kan arbeidstaker kreve å få overført inntil 12 virkedager ferie til det påfølgende ferieår. Krav om overføring må fremsettes innen ferieårets utløp.

Paris Air Show 93

Dette var det 40-ende Paris Air Show, og var således et jubileums-stevne. Det som kjennetegnet dette stevnet var blant annet at Russland og Ukraina, sammen med flere østeuropeiske land var godt representert.

Nesten hver dag var det flyprogram, og flyprogrammet varierte også i innhold fra dag til dag. Blant annet var det to fly som fløy jorden rundt. Det ene var et enmotors turboprop maskin, med betegnelsen Socata TBM700. Den fløy jorden rundt på 80 timer med 16 mellomlandinger. Den andre var en Airbus A340, som fløy på under 48 timer med kun en mellomlanding i New Zealand.

Amerikanerne var også representert, men hadde lite å vise fram i selve flyprogrammet. Det var kun F-16 som var med i programmet hver dag. Ellers var det MD90 og AWACS som var med og hadde «gjesteopptreden».

I rak motsetning til amerikanerne, stilte franskmennene sterkt opp, særlig i den store

utstillingen i innendørshallene. De hadde flere store stands med «enorme» flymodeller. Noen hadde også fly, eller helikopter, i full størrelse på sine stands.

Ellers var der fullskala-modeller, eller originaler av store og små flymotorer og propeller, foruten alt som trengs av utstyr i et moderne fly eller helikopter.

Det var også to flymodeller som fikk sine første bestillinger under utstillingen. Den første var en ny forkortet utgave av Fokker 100, kalt Fokker 70. Denne ble bestilt av to indonesiske flyselskap. Den andre var en Airbus A319, som er en forkortet utgave av Airbus A320. Dette flyet var det et amerikansk leasingselskap som bestilte.

Mer fra Paris Air Show 93 kommer senere: Vi vil komme tilbake med mer fra flyutstillingen i et senere nummer av bladet, og da ta for oss spesielt det som gjelder helikopter.

Alf Terje Skjæveland





Fra Paris Air Show 93:
Flymodeller utstilt inne i hallene,
og fly utstilt utendørs.



✂ KLIPP HER

Innmeldingskort/ Adresseforandring

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 maks. 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 foreningen.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ Sted: _____

Ønsker Kollektiv Hjemforsikring JA / NEI

Arbeidsgiver: _____

Lokalforening: _____

Dato: _____ Underskrift: _____

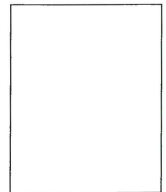
Fly utstilt på Paris Air Show 93



C Returadresse:
Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522 - 4055 Stavanger Lufthavn

✂ KLIPP HER

✂



Norsk
Helikopteransattes Forbund
Postboks 522
4055 Stavanger Lufthavn