

# NHF



Norsk Helikopteransattes Forbund - Nr 3 1993, Årgang 4



# «Redaktørens penn»

Jeg går ut fra at mange av NHF's medlemmer har hatt en travel sommer. Det har vært mange oppdrag utenlands, som har medført at flere av våre medlemmer har vært på reisefot. Dette gjelder hovedsakelig Spania og Vietnam. Jeg har selv vært min andre periode i Vietnam, og står nå reiseklar, igjen til Vietnam. Denne

kombinasjon er vanskelig, når en også samtidig skal være redaktør av NHF-bladet. Men jeg håper at den informasjon dere får gjennom bladet er nyttig. Jeg vil oppfordre igjen alle medlemmer om å ta kontakt med redaksjonskomiteen, dersom dere har kommentarer eller synspunkter vedrørende bladet. *Alf Terje Skjæveland*

## INFO om høstens kursprogram

I lesende stund har det første kurset vært avholdt. Dette kursets innhold var møteledelse og presentasjonsteknikk. Kurset ble avholdt på Ernst Park Hotell i Kristiansand, i perioden 3. til 5. september. Foreleser var psykolog Geir Iversen. Hovedtema på kurset var forberedelse, gjennomføring, møtevurdering, tale- og informasjonsteknikk og praktiske øvelser, knyttet opp i mot hovedtemaene.

Fra 22. til 24. oktober avholdes det kurs i kursstogens trinn 1 og 2. Foreleser vil være vår advokat Jan Erling Nilsen. Kursstigen er presentert i NHF blad nr 1/92. For dere som ikke kjenner dette, skader det ikke å gjenta hva innholdet er. Trinn 1 omhandler organisasjonsstruktur, fagforeningsideologi, NHF's vedtekter og overenskomst, lover og avtaler i arbeidslivet, møte- og taleteknikk, forhold til

massemedia og forhandlingsteknikk. Trinn 2 omhandler særavtaler/protokoller, oppbygging av organisasjon i bedriften fra enkeltmedlem til styret i lokalforeningen og informasjon om pensjonsordninger.

Fra 19. til 21. november avholdes kurs i tariffmessige beregninger. Foreleser vil være avdelingsleder i YS, Bjørn Tore Stølen. Kursets innhold vil være sosialøkonomi, hvordan beregne disponibel realinntekt, skatter, priser, subsidier, årslønnsvekst og gruppeoppgaver.

Undertegnede har selv deltatt på kursene og disse er virkelig å anbefale både for lokalt valgte styremedlemmer og medlemmer som kan tenke seg å bli styremedlemmer både på lokalt eller forbundsplan. Ta gjerne kontakt med ditt lokale styre for å melde din interesse for kursene.

*tekst: John Pedersen*

### 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. 51 65 39 24. Fax. 51 65 37 83.

Utenom kontortid kan styremedlemmer kontaktes.

### FORBUNDSSTYRET:

Leder: Terje Rading,  
Fredlundveien 10, 5032 Minde,  
tlf. 55 28 30 86.

Nestleder: Tor Alvsåker,  
Torollsveien 5, 4350 Nærbø,  
tlf. 51 43 43 66.

Sekretær: Eidi Hinna,  
Lyngveien 7A, 4025 Stavanger,  
tlf. 51 56 66 26.

### Styremedlem/info:

Alf Terje Skjæveland,  
Skogstjernevegen 19, 4053 Ræge,  
tlf. 51 65 47 30.

### Styremedlem/utdanning:

Torill Asbjørnsen,  
Kjelsberg Allé 14, 4050 Sola,  
tlf. 51 65 17 41.

### Styremedlem/økonomi:

Jørund Kile,  
Presteholen 12 A, 6800 Førde.

### Styremedlem/lover og bestemmelser:

Geir Lillegård,  
Solsletta, 4060 Kleppe,  
tlf. 51 42 14 23.

# Lederen ber om ordet . . .

Lederen for N.H.F., Terje Rading



## Arbeidsledigheten

stiger stadig mot nye høyder. Samtidig øker overtidsforbruket formidabelt blant arbeidstager som er i fullt arbeid. I tillegg gjør et annet fenomen seg sterkt gjeldende: bruken av innleid arbeidskraft.

## Tidligere har norsk industri

vært blant de første til å få økonomien til å blomstre etter en konjunkturedgang. Så snart ordrene begynte å strømme inn, ansatte de nye medarbeidere eller gjenninsatte de som var satt utenfor. Men dette har endret seg i den senere tid. På tross av meget lav inflasjon og betydelige lettelser i form av skatter og avgifter til næringslivet, er det ikke skapt nye arbeidsplasser av betydning. Betydelig mange bedrifter har vært igjennom en effektivisering/rasjonaliseringsprosess, der mange medarbeidere har måttet forlate arbeidsplassen.

## Bruken av innleid arbeidskraft

i stadig større omfang må føles som et hån, spesielt mot dem som ble satt utenfor, men også mot dem som er igjen i bedriften som gjennomførte slankeprosessen. Gjennom-

føringen av prosessen skulle gjøre bedriftene mere konkurransedyktige.

Innen luftfarten har konkurransen stadig blitt skjerpet, og med full frihet i Europa blir den enda tøffere. Men mange av slankeprosessene bærer større preg av økonomiske disposisjoner, fremfor langsiktige kompetansemessige og personellmessige. Mange medarbeidere med høy kompetanse er satt utenfor arbeidsmarkedet.

## Rekrutteringen innen norsk luftfart

er lik null, og det er bekymringsverdig. Kompetanse og verdifulle holdninger forsvinner dermed ved avgang av personell. Endres ikke denne tilstand, vil mange bedrifter få et alvorlig problem i nær fremtid.

## Både bruken

av høyt overtidsforbruk og innleid arbeidskraft, er noe mange baserer sin drift på. Og her er det tydeligvis ingen moral. Så lenge det ikke er arbeid til alle som vil arbeide, må vi sammen med bedriftene bidra til å redusere dette problemet.

**HA EN RIKTIG FIN HØST!**

*T. Rading*

### INNHold:

«Redaktørens penn»	side 2	Flyhistorisk Museum Sola	8	<b>Forside:</b>
Info kursprogram	2	Bell 206	10	Bell 206LT TwinRanger, utstilt på Paris Air Show.
Lederen ber om ordet	3	Jus spalte . . .	12	<b>Bakside:</b>
Solakonferansen 93	4	Luftambulansetjenesten	13	Helikopter utstilt på Paris Air Show.
Luftfartsavtalen	7	Paris Air Show 93	14	

# Solakonferansen 93

## DEL 2

### Hva kan vi lære av skipsfarten?

Dette interessante foredraget ble holdt av adm. dir. Ingar Skaug, Wilhelmsen Line AS. Skaug pekte på de erfaringer og utfordringer internasjonal og nasjonal skipsfart hadde vært gjenstand for de siste 10 år. Skipsfarten har vært inne i en lang periode av betydelig overkapasitet.

Dette har ført til press på fraktene med en regulær ratekrig. Fraktene er i dag ofte lavere enn for 5 år tilbake, men kostnadsutviklingen er motsatt. Resultatet er dårlig lønnsomhet for rederiene, som igjen har ført til andre problemer: blant annet oppkjøp, fusjoner, konkurser etc. Dette er tendenser som er symptomatisk for flyindustrien.

Den harde internasjonale konkurransen førte til at flere og flere aktører valgte å registrere skip i lavkostland og det var også der de fikk bygget sine skip.

Skaug berørte så de grunnleggende forutsetninger for skipsfarten internasjonalt:

- Strengt internasjonalt regelverk
- Effektivt kontrollapparat som blant annet er forutsetningen for:
  - konkurransedyktig norsk kvalitetsskipsfart
  - ivaretagelse av norske havnstatsinteresser.

Videre pekte Skaug på at de aller fleste skipsulykker kunne vært unngått om krav og retningslinjer hadde vært fulgt. De fleste ulykker kunne føres tilbake til den menneskelige faktor.

Rederinæringens hovedutfordring i dette internasjonale bildet var:

- Etablering av sikkerhets- og/eller kvalitetsstyringssystemer.
- Etablering av personalpolitikk for å sikre tilstrekkelig kvalifisert personell.

### Menneskelige begrensninger og utfordringer ved innføring av ny teknologi

Dr. philos. Grete Myhre, Flymed. institutt. Ovennevnte tema er avgrenset til å gjelde ny teknologi i vanlig kommersiell flyging og dens psykologiske innvirkning på de som skal arbeide under stadig ny teknologiske konstellasjoner.

Det er to aspekter som er spesielt fremtredende når det er snakk om luftfart i forhold til andre transportmetoder:

- Man forflytter seg hurtig, dermed er kravet til årvåkenhet hos operativt personell spesielt sårbar, fordi man har kort tid til å fatte beslutninger på.
- Den tekniske utvikling skjer så hurtig at de som arbeider innen området må være i stand til å forholde seg til stadig nye tekniske installasjoner.

Når det gjelder den tekniske utvikling, vet vi alle at det har foregått en rivende utvikling. Vi er blitt beruset av mulighetene som finnes etter introduksjon av data i luftfarten.

Svært få har stoppet opp under veis for å se hvordan de som skal operere systemene takler disse. Automatisering har vært akseptert fordi man middelbart kunne vise til bedre ulykkesstatistikker. Hva man ikke forutså var at man fikk andre uventede problemer på kjøpet, fordi man endret et arbeidskonsept.

Det er blitt hevdet allerede i 1984 at man manglet en automatiseringsfilosofi; med andre ord at man satte i gang en prosess der man ikke har gitt seg tid til å analysere konsekvensene.

For å kunne vite hvor langt man skal gå med automatiseringen, må man få svar på hvilket nivå og til hvilken grad skal man redusere arbeidsmengden. Dette vil være avhengig av prioriteringer, crew størrelse og fordeling av oppgaver. Videre bør man ha kartlagt arbeidsbyrde og forholdet mellom aktivisering og ytelse under ulike faser av flygingen.

Dersom man automatiserer bare for å redusere antall flygere i cockpit, får den kun et økonomisk aspekt og prosessen kan derfor lett gå ut over trivsel og effektivitet.

Med automatisering oppstår nye arbeidsområder for den som arbeider med menneskelige faktorer. Ved at mye av flygerens oppgaver går over til å bestå i monitorering, vil man få nye situasjoner der kjedsomhet blir et nytt aspekt.

Koordinering av systemdesign og formgivning av cockpit er et nytt arbeidsområde. Det er flere grunner til dette. En av de viktigste er datateknologiens inntog i cockpit. Dette har

ført til at man la inn stadig flere oppgaver i den nye teknologien: skjermer til bruk i kommunikasjon, navigasjon, transpondere og farge-radar med væropplysninger. Ved at flere oppgaver ble lagt på datamaskiner kunne man redusere besetningsstørrelsen og derved redusere lønnsutgifter. Men samtidig har det også skjedd en forandring i de flyoperative omgivelser. Luftfarttrafikken har økt eksponensielt og nye trafikkontrollsystem er tatt i bruk.

En vellykket automatisering er der man tar i bruk systemer som virkelig gjør arbeidssituasjonen bedre og som samtidig tilfredsstillt operatørens ønske om billigere fly og minst mulig driftskostnader. Det er viktig at dem det angår, sammen kommer på banen og formulerer en strategi både for hvordan teknologien kan brukes og i hvilke sammenhenger den er hensiktsmessig.

Ny teknologi gir oss uante muligheter, den angår oss både på utstyrssiden og på opplærings-siden. Vi må ikke glemme det ene aspektet til fordel for det andre. De problemene man hittil har støtt på har i hovedsak vært forårsaket av tre yrkeskategorier (flygere, ingeniører og menneskelig faktor spesialister) ikke har forenet sine kunnskaper, men ensidig forfeftet sine synspunkter mot de andre. Erfaringer har lært at man skal utnytte teknologiens grenseløse muligheter, må man formulere en automatiseringsfilosofi og arbeide etter dens retningslinjer. Flyindustrien og miljøet er på rett vei, og dette kan resultere i at det vi trodde var menneskelige begrensninger, bare var et midlertidig stoppested.

### Lederutfordringene i sikkerhetsarbeidet

Adm. dir. Reidar Lund, Transocean Drilling. Lund la vekt på at sikkerhetsarbeidet er avhengig av god ledelse. Både når det gjelder sikring av menneskelige og materielle verdier, er sikkerhetsarbeidet avhengig av gode ledere. Lund hevdet at det var en klar sammenheng mellom gode sikkerhetsresultater, ledelse og kvalitet. En ulykke er ikke noe som skjer uten videre, den forårsakes av en handling eller ved at det unnlates å handle.

Det er viktig at det er klart definert en målsetting med sikkerhetsarbeidet. Lund trakk frem følgende som innsatsområder:

*Sikkerhetsmanualer, kvalitetsstyrings-systemer, medarbeidersamtaler, leder-utviklingsprogram, måling av nesten ulykker og fremfor alt, ledelsesinspeksjoner.*

Sikkerhet er et linjeansvar, fra øverste ledelse til den enkelte ansatte.

Som et viktig ledd i dette arbeidet, er det viktig å føre statestikk over uhell/ulykker som forårsakes. Ved hjelp av historikk kan det gjøres forbedringer som dermed kan hindre gjentagelser. Denne avviksbehandlingen er en viktig del av det totale kvalitetsstyringsystemet.

Kvalitetsforbedring er en kontinuerlig prosess. Sikkerhet og ledelse blir en del av denne prosessen. Det er derfor svært viktig at prosessen ikke får karakter av kampanjer eller lignende skippertak. Det er videre innlysende at det er det langsiktige målbevisste arbeidet som gir resultater.

Lederen skal påse at en i organisasjonen identifiserer, formulerer og prioriterer problemer og muligheter, finner frem til løsninger og gjennomfører løsninger som «sikrer» organisasjonens formål, utvikling og overlevelse. Med andre ord: *være etterpåkløkk på forhånd.*

### Paneldebatt

Som avslutning på den første dag av konferansen, var det avsatt tid til paneldebatt, der adm. dir. Erik Braathen, Braathens SAFE, holdt et innlegg angående avregulering, kontra sikkerhet, for å prøve å stimulere til debatt, samt prøve å sette søkelyset på en del relevante spørsmål. Deler av denne debatten er gjengitt her.

Braathen innledet med å sette spørsmålsteget til om sikkerheten kommer i skyggen av andre problemstillinger, i en svært turbulent og utfordrende tid.

Han trakk frem at de endringer som Europa og Skandinavia står over for, er en ny fase som bygger på kommersielle og økonomiske realiteter, enn det som har vært tilfelle tidligere. Videre fokuserte han på fusjonsrisiko/allianser flyselskapene imellom. Pekte på erfaringer fra USA, som var nedslående angående de økonomiske resultater for de tradisjonelle flyselskapene. I 1992 var tapet i USA på 4 milliarder dollar (tilsvarer 160 Boeing 737-500). Konsekvensene av disse tapene er at man har fått en massiv avbestilling av fly, som igjen har fått konsekvenser for Europeiske flyselskaper. Europeisk luftfart ligger nede for telling rent økonomisk. Braathen mente videre at det er utopi å oppnå full sikkerhet. Risikomomentene vil alltid være der, spørsmålet er på hvilken måte og hvilke ressurser vi kan sette inn for å redusere denne risikoen. Faktum er

at enhver sikkerhet har sin pris. Det er umulig «å kjøpe» full sikkerhet, men et stykke på veien kan vi med økonomisk evne gi oss muligheten å bruke de rette flyene.

Denne økonomiske evnen blir satt på prøve. Klarer flyselskapene å prioritere ressurser og kompetanse til å ivareta den tekniske og operative risiko på en forsvarlig måte? Hvordan skal flyselskapene prioritere sine ressurser for at de på best mulig måte ivaretar sin økonomiske handlefrihet?

Økonomisk evne, forbedrede lover og forskrifter kan bare delvis ivareta våre bestrebelser i å forbedre flysikkerheten. Holdninger til flysikkerheten i hele organisasjonen og holdninger til den enkelte vil være svært avgjørende. Og vil disse holdningene gis like høy prioritet når strategiske allianser, samarbeid osv. skal diskuteres, spurte Braathen.

Spørsmål fra salen til *Kjell Fredheim, SAS*: Det blir vist til erfaringer fra dereguleringen i USA. Hvilke tiltak angående sikkerheten har SAS lagt vekt på ved den såkalte dereguleringen som nå skjer i Europa? - Til dette svarte Fredheim: Sikkerhet er hardt arbeid hver dag hele døgnet, hele året. Det er aldri lett match. Det er noe man må jobbe med kontinuerlig. Hvis vi ikke gjør det, faller vi fort ned fra det nivået vi har i Skandinavia i dag. Dette bør vi utnytte i arbeidet med nye bestemmelser og være pådriver og derved løfte nivået. Tvinger dermed lavkostselskaper til å holde et høyt nivå.

*Ole Rambech, Luftfartsverket*, kom med en kort kommentar: Myndigheter og aktører må være aktivt med i arbeidet med utviklingen av regelverket i form av deres høringsuttalelser, kommentarer og anbefalinger. Dessuten er det viktig at også fagforeningene er med i denne prosessen.

*Bjarne Dal*, (forsker human factor innen fly og skipsfart) kom med følgende kommentar: Sikkerhet er langsiktig og målrettet arbeid. For norsk luftfart sin del er det dårlig rekruttering i selskapene, kompetanse og holdninger forsvinner dermed ved avgang av personell. Dette er en problemstilling som selskapene burde vært meget opptatt av.

*Svein Grimholt, Norsk Flygerforbund*, pekte bl.a. på det nye regelverket. Han var skeptisk til nivået i det nye regelverket og videre skeptisk til viljen til å følge regelverket både fra enkelt land innenfor systemet og fra selskapene. Skal dette fungere, må viljen til å følge

regelverket og tolke dette riktig, være til stede. Han tvilte videre på myndighetenes evne, kapasitet og mulighet til å håndheve regelverket. Han så dessuten muligheten til ulik håndheving fra de enkelte land. Til slutt etterlyste Grimholt et større samarbeid: myndigheter, selskaper og fagforeninger.

*T. Kristoffersen, Flyarbeidernes Forening*, rettet søkelyset på lærlinger. Selskapene inn- tak av lærlinger er på et bunn-nivå. Dessuten tømmer selskapene forsvaret for personell, mens det er dårlig rekruttering av ferdig utdannet personell fra lærling og oppover. Dette vil få konsekvenser om noen år. Han påpekte at kvaliteten til personellet blir lagt inn i læretiden og oppover gjennom utdannelsen angående holdninger til sikkerhet (etterlyste et fora fra flybransjen i Norge til å drive lobbyvirksomhet på lik linje med andre innen JAA).

*K. Grønscar, Norsk Flytekniker Organisasjon*, påpekte at det i utarbeidelser av det nye regelverket stadig inngås kompromiser og at det er en klar tendens til at JAA's vedtak om å sikre den høyeste mulige sikkerhetsstandard ikke holder mål. Han etterlyste et sterkere engasjement fra selskapenes side i Skandinavia, som inntil nå var meget lav.

*P. Helland, Norsk Flygerforbund*, kom med et innlegg angående sikkerhet. Hva er egentlig sikkerhet? Vi har misbrukt ordet flysikkerhet i alle år, i flere forskjellige sammenhenger. Det gjelder flygerforeninger, myndigheter, selskaper osv. Det finnes ingen god definisjon på sikkerhet. Det som er betenkelig er at når noe går galt, så må det først en ulykke til før man er villig til å sette inn ressurser for å bedre forholdene. Han hevdet at den største trusselen mot flysikkerhet er norsk høyesterett, dette med bakgrunn i en dom som ble avsagt mot en pilot etter et landingsuhell for en tid tilbake. Dette har ført til et dilemma for pilotene: skal vi være så ærlige at vi forteller om hendelser som kan oppfattes som straffbare, for på den måten å bidra med informasjon, slik at sikkerheten kan høynes totalt sett. Pilotene vil etter dette være varsomme med å med å rapportere, nettopp fordi at man har satt en aktsomhetsnorm som er så streng at han har politi og påtalemyndigheter involvert på en slik måte at man fortsatt ikke er kommet vekk fra syndebukksystemet. Og det er veldig alvorlig. Flygerforbundet vil ha et konfidensielt rapporteringssystem, slik at erfaringer kan utveksles. Helland etterlyste utviklingen av et system i form av et samarbeid med myndigheter og brukere.

*T. Rading*

# Luftfartsavtalen

— som nevnt i forrige NHF blad,  
er Norge på full fart mot et EF-medlemsskap

**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 medlemskaps-forhandlinger måtte få. Denne luftfartsavtale blir trolig integrert i EØS-avtalen tidlig 1994.

## Luftfartspakke 3

er siste steg i liberaliseringen. Fra 1997 skal det være fri markedsadgang innenfor Sverige/Norge og EF, men det er ikke slik at alle regler fjernes. Man får et felles regelverk innenfor et geografisk område til erstatning for de tidligere bilaterale avtalene.

Pakke 3 innfører en lisensiering av flyselskap som adgangskriterium til markedet. Tidligere har det vært styrt gjennom designing av flyselskap 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 som sikrer like konkurransevilkår.

Ved vurdering av lisensieringsreglene er det nødvendig å skille mellom det man kan kalle de konsesjonsmessige spørsmål, og de kompetansemessige. De kompetansemessige dreier seg om hvilke konkrete vilkår som må oppfylle teknisk, operativt og økonomisk for at et selskap skal få og/eller opprettholde sin lisens.

Forordningen om lisensiering av luftfartsselskaper gjelder for selskap som skal utføre luftfartstransport av passasjerer, post og/eller frakt som ervervsmessig luftfartsvirksomhet.

Det skilles mellom lisens til å utføre lufttransport med luftfartøy på 10 tonn eller mer og som har kapasitet på mer enn 20 passasjerer, og med luftfarttøy på mindre enn 10 tonn og med en kapasitet på mindre enn 20 passasjerer.

Norge kan utstede lisens når selskapet oppfølger en del krav. Blant annet er det krav om at hovedkontoret og eventuelt forretningskontoret ligger i Norge.

## Hovedvirksomheten er lufttransport

eller i kombinasjon med en hvilken som helst forretningsmessig drift av luftfartøy eller reparasjoner og vedlikehold av luftfartøy. Videre er det stilt økonomiske krav, blant annet skal foretak med luftfartøy under 10 tonn kunne godtgjøre overfor L.V. at nettokapitalen er på minst 640.000 kroner. Foretaket må også kunne fremlegge opplysninger at det er i stand til å dekke sine løpende potensielle forpliktelser i et tidsrom på 12 måneder.

## Godkjennes av Luftfartsverket

Foretak skal dokumentere at de luftfartøy selskapet disponerer, er under foretakets fulle disposisjonsrett, dvs. enten gjennom eierforhold eller ved leieavtaler godkjent av L.V. Skjer det endringer av ett eller flere forhold av betydning for foretakets juridiske stilling, særlig ved fusjon eller overtakelser, kan L.V. avgjøre om lisensen skal forelegges for ny godkjenning.

Dette er utdrag av bestemmelsene og kravene. Luftfartspakke 3 ble gjeldende fra 16. august 1993, med et års implementeringstid.

- Widerøe beskyttes mot konkurranse på kortbanenettet til 1. april 1997.
- Øvrige konsesjonærer får forlenget rettigheter og beskyttelse til 1. april 1994.
- Utenlandske selskaper forsøkes stanset på all cabotasje\* til 1. april 1994.
- 50% tilslutningscabotasje fra 1. april 1994.
- Full frihet for utenlandske selskap fra 1. april 1997.

\*cabotasje: rett til å ta betalende trafikk innenlands i et fremmed land.

# FLYHISTORISK MUSEUM SOLA

## **På Sola**

har det gjennom de siste årene blitt bygget opp en samling av militære og sivile fly. Det hele startet i 1984, da Flyhistorisk Museum Sola, ble stiftet av noen entusiaster med interesse for fly og flyhistorie. Flymuseet er en privat stiftelse og har som formål å vise den lokale luftfartshistorien.

## **Det første flyet som ble anskaffet**

var en De Havilland Heron. Heron fikk navnet «Luftbussen» i Braathens SAFE, som benyttet flytypen på sine innenlandsruter på 1950-tallet. I sommer fikk flymuseet en Fokker F27 Friendship i gave fra Braathens SAFE. Friendship'en avløste Heron på innenlandsrutene fra 1958, og var en trofast arbeidshest gjennom 35 år. Flymuseet har også en 56-seters Convair CV440 Metropolitan, som SAS benyttet i nesten 20 år fra 1956, på sine Europa- og innenlandsruter.

Det har alltid vært stor militær flyaktivitet på Stavanger Lufthavn, Sola. Derfor har vi også som mål å vise de militære flytypene som har benyttet Sola som base, enten fast stasjonert eller i forbindelse med bombe- og skyteskolen. Pr. i dag har museet alle jettflyene som Luftforsvaret har benyttet, fra Vampire, Thunderjet, T-bird, Sabre, Thunderflash og til Starfighter. Vi håper å få F-5 Frihetsjager, når disse «fases» ut av aktiv tjeneste.

## **Arbeid med restaureringer**

I tillegg arbeider museet med fire større restaurerings-prosjekter. Dette er de tyske flyene Arado 96, Messerschmitt 109 og Storch, og det amerikanske amfibieflyet Catalina. Alle flytypene er bygget under den andre verdenskrigen. Restaureringsarbeidet blir utført av medlemmer som gjør arbeidet på fritiden. Til å veilede restaureringen har museet god hjelp av flymekanikere fra Helikopter Service og Braathens SAFE.

## **Hver mandag kveld og lørdag**

ettermiddag samles en gjeng i hangaren i Sola Sjø og arbeider på prosjektene. All virksomhet utføres på dugnad av medlemmene. Dette fører til at museet klarer å drive et forholdsvis stort museum med små kostnader.

De økonomiske midler fås inn gjennom billettinntekter, medlemskontingent, kommunal støtte og salg.

## **Men museet er ikke bare fly**

Vi samler også inn gjenstander, foto og historisk materiell som har tilknytning til luftfartsvirksomheten.

Museet har etter hvert opparbeidet seg en markert plass i det kulturhistoriske arbeidet i Sola kommune, og i 1989 fikk museet Sola kommunes kulturpris for dette arbeidet.

Museet har et svært godt forhold til Sola Flystasjon, og disponerer 2/3-deler av hangaren i Sola Sjø. Flymuseet har også samarbeid med flere andre museer i inn- og utland.

## **Flymuseet har åpent**

for publikum hver søndag, fra mai til oktober og daglig noen uker på sommeren, fra klokken 12.00 til 16.00.

I tillegg har vi besøk av grupper som skoleklasser, militære og andre organisasjoner i løpet av året. Totalt regner vi med at ca 8000 personer vil besøke flymuseet i 1993.

Flyhistorisk Museum Sola, tar gjerne i mot gjenstander, foto og annet materiale som har tilknytning til luftfartshistorien.

## **Museets adresse er**

Flyhistorisk Museum Sola, postboks 512, 4055 Stavanger Lufthavn. Telefon 51 65 56 57.

Museet ønsker NHF-medlemmer hjertelig velkommen til et besøk i flymuseet.

*Tekst og foto: Terje Kristiansen, Flyhistorisk Museum Sola*





# BELL 206

Bell Helicopter Textron Inc. har produsert 8100 helikopter av typen JetRanger opp gjennom tidene og har fløyet ca 25 millioner flytimer.

## Bell TH-206 (treningshelikopter)

US Army's neste generasjon treningshelikopter blir produsert av Bell Helicopter Textron Inc. og var fremvist på 1993 Paris Air Show. Bell vant konkurransen om å bygge 157 nye treningshelikopter, i stor konkurranse med andre produsenter. Den sivile utgaven av treningshelikopteret er en 206B JetRanger-3. Det nye helikopteret vil bli benyttet ved Initial Rotary Wing treningssenter ved Army Aviation School i Alabama.

Bell's TH-206 har en unik egenskap til å forsterke effektiviteten på trening. Et avansert cockpit instrumenteringssystem er innebygget i høyre front seterygg, slik at studenten vil ha full oversikt over de primære- og navigasjonsinstrumenter. Det er mulig å avlese det som foregår i cockpit, slik at dette kan brukes på bakken når studentene gjennomgår debriefing etter avsluttet flytrening.

TH-206 tilbys som et meget sikkert helikopter. Helikopteret har krasj-sikre seter. Helikopteret er utstyrt med en 420SHP Allison 250-C20JN motor, som har en imponerende fly-historikk med millioner av flytimer, både i sivil som militær tjeneste.

## Bell 206LT TwinRanger

Den første produserte 206LT TwinRanger var for første gang utstilt for publikum og potensielle kjøpere på 1993 Paris Air Show. Helikopteret er bygget ved Bell's sivile produksjons-senter i nærheten av Montreal i Canada. I henhold til Bell's leveringsplan, skal de første komme i begynnelsen av siste kvartal 1993. Denne flytypen 206LT TwinRanger markerer Bell's første start på det lette markedet med to-motors helikopter. 206LT TwinRanger er basert på et utviklingsprogram fra Tridair Helicopters i California, og support av Kawada Industries, Inc. i Japan, i henhold til en kompaniskapsavtale. Utvikling og FAA sertifisering ble utført av Soloy Corp. i Washington.

Basert på en lisensavtale med Tridair og de tilknyttede kompaniselskap, vil Bell produsere nye 206LT TwinRanger i Canada. Tridair og dets godkjente modifikasjons-sentre vil modifisere en-motors Bell 206L-1, L-3 og 206L-4 LongRanger, til to-motors konfigurasjon. Tridair har ønsket om å kalle de modifiserte LongRangers som "Gemini st Helicopters".

Drevet av to Allison 250-C20R turbine motorer, er 206LT TwinRanger i stand til å fly på

kun en

motor, dersom det skulle være nødvendig. Helikopteret har plass for syv personer, inkludert pilot. Ny 206LT TwinRanger, vil anslagsvis koste USD 1,5 million.

tekst/foto:  
John Pedersen





stitution  
n



# 206LT Twin Ranger

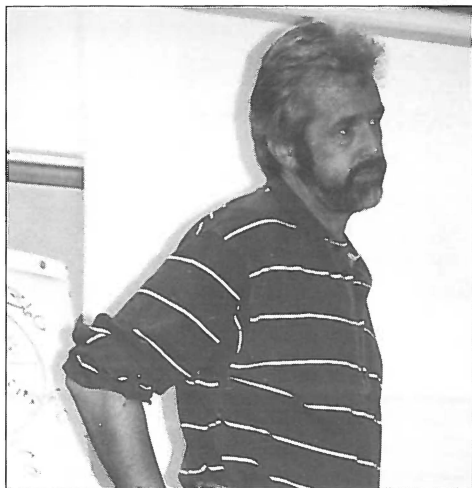
N700TH

- SIMPLE
- AFFORDABLE
- DERENDABLE
- SAFE

BELL'S TWIN RANGER

# Jus spalte . . .

## Overtidsbruken og kampen om arbeidsplassene



NHF's  
advokat  
Jan Erling  
Nilsen

I den senere tid har det pågått diskusjoner i media om forholdet mellom bruk av overtid og arbeidsledighetstallene. Enkelte politikere har argumentert for en reduksjon av overtidbruken og at dette arbeidskraftbehovet må dekkes ved nyansettelser.

Det antydes at det her ligger store gevinster, med hensyn til å skaffe nye arbeidsplasser. Det har vært nevnt tall fra 20.000 til 60.000 nye arbeidsplasser.

Det er vanskelig å ta stilling til slike utsagn. Mest må det antagelig sees på som politisk utspill i disse valgkamptider. Etter min oppfatning er det grunn til å stille seg tvilende til hvorvidt vi på denne måte kan klare å få reduksjon av arbeidsledigheten på 20 - 30%.

Man skal være klar over at det er vanskelig å få oversikt over det totale overtidbruk. En har selvsagt ikke oversikt over den ulovlige og uregistrerte overtidbruken. Med bedre oppfølging av lovverket vil en nok få til en reduksjon av denne. Om dette ville føre til noen flere arbeidsplasser er imidlertid tvilsomt.

Når det gjelder den lovlige overtidbruken, kan man grovt sett si at den fordeler seg på to kategorier, nemlig periodisk, uventet arbeidspress og sesongmessige svingninger (som i og for seg kan være forutsigbare). Det sier seg selv at dette arbeidskraftbehovet ikke er av permanent karakter over hele året. Det er derfor svært vanskelig å erstatte overtidarbeide med faste stillinger i utgangspunktet. Ser man overtidbruken i en gitt bedrift over tid, kan det nok

være at man ved noe planlegging og en økning i arbeidsstyrken, kunne løse en del av arbeidskraftbehovet ved nytilsetting. Sett fra arbeidsgivers side, er det nok imidlertid flere forhold som gjør det mer ønskelig å benytte seg av overtid hos den bestående arbeidsstokk, enn å tilsette nye.

Økonomisk sett skulle en tro at det er dyrt å benytte arbeidskraft på overtid på grunn av tariffavtalens bestemmelser om overtidstillegg i lønn. Det virker imidlertid ikke som arbeidsgiverene deler en slik økonomisk oppfatning. Flere arbeidstakere krever mer av utstyret og administrativ kapasitet. Faren for tap i forbindelse med sykefravær, øker også med antall ansatte.

Den største grunn til at arbeidsgiveren foretrekker å bruke den bestående arbeidsstokk på overtid, er nok først og fremst den fleksibilitet dette gir. Dersom arbeidskraftbehovet synker, vil man alltid kunne redusere overtidbruken tilsvarende og med øyeblikkelig virkning. Det ville være langt vanskeligere å redusere en arbeidstokk av fast ansatte arbeidstakere. Til dette kommer at arbeidsmiljølovens oppsigelsesvern, gjør at arbeidsgiverene oppfatter det som vanskelig å bli kvitt arbeidstakerene igjen.

Dette anses av fagfolk som en viktig grunn til at arbeidsgiverene er tilbakeholdne med nyansettelser. Det hevdes at et svakere oppsigelsesvern eller utvidet rett til midlertidige ansettelser, vil kunne øke sysselsettingen.

Den siste grunn til at jeg tviler på om overtidbruken i vesentlig grad kan omsettes i økt sysselsetting, er forholdet mellom den arbeidskraft som etterspørres og den arbeidskraft som er ledig.

Det er arbeidskraft i bransjer som går dårlig og arbeidskraft med liten utdannelse som ofte er ledig. Overtidbruken skjer naturligvis i de bransjer som går godt og hvor det ofte er stor etterspørsel etter bestemte typer arbeidskraft. Denne type arbeidskraft vil ikke alltid være tilgjengelig i ledighetskøen. Dette fenomen ser vi for såvidt ofte eksempler på, idet noen bedrifter med arbeidskraftbehov ikke klarer å fylle dette på det norske arbeidsmarkedet og derfor må gå til utlandet.

# Luft-ambulansetjenesten

*Lederartikkelen i forrige NHF-blad inneholdt noen «trykkfeil». Artikkelen kan ha ført til tolkninger den i utgangspunktet ikke var ment til å gi uttrykk for. Av den grunn vil jeg gjerne rette søkelyset på en del aspekter vedrørende norsk luftambulansetjeneste.*

Lederartikkelen var ikke ment å gi Norsk Luftambulansetjeneste den største ære av norsk luftambulansetjeneste gjennom tidene. Det har vært utført ambulanseflyvning langs vårt langstrakte og værharde land lenge før Norsk Luftambulansetjeneste (NLA) startet opp i 1978.

Flere selskaper har oppnådd en betydelig erfaring og kompetanse på denne type operasjoner.

Norsk Luftambulansetjeneste startet som en stiftelse, der lege Jens Moe var arkitekt og pådriver i utviklingen av NLA-konseptet. Poenget var å trekke sykehuset ut til pasienten(e) på kortest mulig tid.

Konseptet inneholdt blant annet: anestesileger på beredskap hele døgnet ved basene, plassering av basene så nær sykehuset som mulig, samt redningsmann. Videre ble alle helikopterbasene utstyrt med egen utrykningsbil til akuttmedisin.

Ved å bringe spesiallege og akuttmedisinsk utstyr ut til pasienten, enten med helikopter eller bil, ville pasienten få samme tilbud som i akuttmottaket på et sykehus.

Norsk Luftambulansetjeneste har vært en pådriver for å få luftambulansetjenesten dit den er i dag.

I den nasjonale luftambulansetjenesten er oppgavene i dag delt mellom flere flyselskaper/operatører etter anbudsprinsippet.

Kontrakten med Staten inneholder bestemmelser om at helikopterene kan berammes med sykepleiere. Helikopterene skal ha 15 minutters utrykningstid (30 min. på natt). Det er ikke krav at basen skal ligge nær sykehuset.

Staten betaler vel 160 millioner kroner i året for luftambulansetjenesten. Det skal dekke transportdelen av tjenesten. Staten har ansvar for planlegging, drift og organisering.

Fylkeskommunenes andel på 40 millioner kroner dekker helsedelen etter de krav som Stortinget har satt til innhold og bemanning.

Altså har Stortinget satt krav til tjenesten, men det offentlige ser ikke ut til å øke rammene til tilskudd.

Mange helikopterbaser i den nasjonale luftambulansetjenesten benytter i dag anestesileger i sin beredskap. Flybasene har med lege og sykepleier. Men NLA ønsker etter eget utsagn å gjøre denne tjenesten enda bedre, og ved hjelp av 40 millioner medlemskroner, blir noe av disse midlene brukt til bedre bemanning, raskere utrykning og legebil ved basene.

Hvorvidt tjenesten blir bedre ved at anestesilegen sitter i beredskap på basen fremfor å følge Statens krav, at legepersonellet skal være i beredskap, men kan ta del i annet arbeid i vaktperioden, vil være gjenstand for diskusjon.

Faktum er at alle har «krav» på likeverdig luftambulansetjeneste, uten at det blir stilt krav til noen form for medlemskap. Men vel 800.000 mennesker i dette land mener at Stortingets krav er for svak og ønsker en «bedre» luftambulansetjeneste enn det som blir tilbudt av det offentlige, dette i form av et medlemskap i NLA.

Det skal ikke påstås at disse er ført bak lyset, men andre selskaper/operatører utfører en tjeneste som ikke ligger under den NLA driver og det uten innsamlede midler.

Luftambulansetjenesten er en kombinasjon av en transportdel og en helsedel. Det viktigste er at tjenesten utføres av et meget dyktig helsepersonell, som kan fraktes ut effektivt med helikopter for å gi behandling på skadestedet. Sosialdepartementet mener altså at dette dekkes av det staten betaler for.

*T. Rading*

# Paris Air Show 93

DEL 2

## Også på helikopterfronten

er det en del nye modeller og da særlig fra det østlige Europa, slik som Polen og Russland. Det er blant annet et helikopter fra den polske fabrikken PEZETEL, med betegnelse PZL SWDNIK W-3 SOKOL, som nå har blitt sertifisert i USA. Det vil også komme flere modeller fra øst, som vil bli sertifisert i Europa og USA.

## Verdens største helikopter

Sertifisering kan også på sikt skje med verdens største helikopter, MIL MI-26TM. Ellers er det under utvikling en ny modell med betegnelse MIL MI-38, som tar ca 30 passasjerer. Denne kan bli en interessant maskin, for eksempel i Nordsjøen. Dette også fordi det har vært på tale med et samarbeid med Eurocopter.

## Nyheter fra Sikorsky

Ellers «dukker» det stadig opp nye varianter av Sikorsky S-70 (UH-60). Hovedsakelig er dette maskiner for militære forhold. Men det er også en del forbedringer på S-76. Utviklingen av S-92C går også sin gang, men det er skjøvet noe lenger ut i tid.

## Forbedringer på modeller hos Bell

Et annet helikopter som stadig er populært, er Bell 205. Dette går på stadige forbedringer og/eller skifte til mer økonomiske eller sterkere motorer. Det finnes nå i alt 4 forbedrede utgaver. Fuji-Bell 205B, Bell Huey II, Huey 800 og en modell med CT-7 motor. Huey 800 har også ny motor. De to andre har kraftigere utgaver av originalmotoren.

## Westland Helicopters

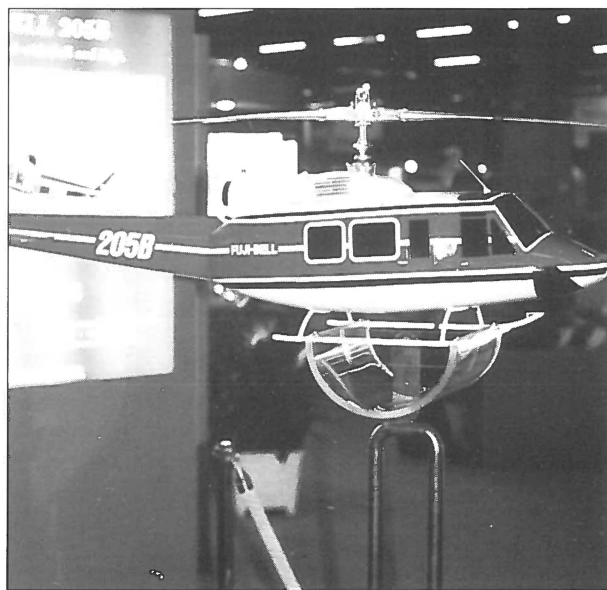
prøver stadig å selge den sivile utgaven av EH-101, uten å lykkes til denne tid. - Deres stand viste blant annet en EH-101 modell i Helikopter Service-farger.

Det var ikke helikopter som var utstilt statisk, eller hadde oppvisning. Dette var på grunn av et krasj med en av de italienske prototypene. Maskinen ble deretter satt på bakken (denne «groundingen» er senere opphevet).

## Eurocopter

stille også ut sine modeller, men bortsett fra Super Puma Mk2, var det lite nytt å vise fram. Den utstilte maskinen går for tiden i Helikopter Service-farger, og er innleid fra Eurocopter.

*Alf Terje Skjæveland*



*Fuji Bell 205B*

◀ *MIL MI-38 i forgrunnen*

MIL MI-26 TM



Huey 800



S-70 (UH-60)



PZL Swidnik W-3 Sokół



MIL MI-28, kamphelikopter

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