



en riktig God Jul og et Godt Nytt År!

NHF



Valg i NHF

I forbindelse med Represetasjonsskapsmøtet i Norsk Helikopteransattes Forbund, lørdag 5. februar 1994, skal det velges nytt forbundsstyre.

Følgende styreverv er på valg:

- Leder
- Nestleder
- Styremedlem informasjon
- Styremedlem økonomi
- 1. varamedlem
- 2. varamedlem
- 3. varamedlem
- 4. varamedlem

Leder og varamedlemmer velges for ett år, øvrige styremedlemmer for to år.

Valgkomitéen består av:

- Jane B. Christoffersen (TAF / HS)
- Jon Borge (MF / LT)
- Arvid Olsen (MF / Mørefly)
- Tore Bjørkli (MF / HS)
- Siw V. Berge (TAF / HS)

Valgkomitéen ønsker at du som er aktiv og engasjert NHF-medlem, vil bidra til å gi forbundsstyret den best mulige sammensetning.

Dette kan du gjøre ved å aktivt bearbeide den eller de av dine kolleger som du vet har mye å bidra med i NHF-sammenheng, til å stille til valg til nytt forbundsstyre.

Dersom du selv har lyst på en plass i styret, kan du selvsagt gi oss beskjed om det.

Frist for å komme med forslag er satt til: lørdag 5. januar 1994.

Innkommne forslag må være skriftlig, inneholde fullt navn, firma ansatt i, samt forslagsstillers underskrift.

Det poengteres at forslagsstiller er ansvarlig for at foreslått kandidat er villig til å ta valg.

Dersom du har spørsmål i forbindelse med valget, kan disse besvares av valgkomitéen.

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:

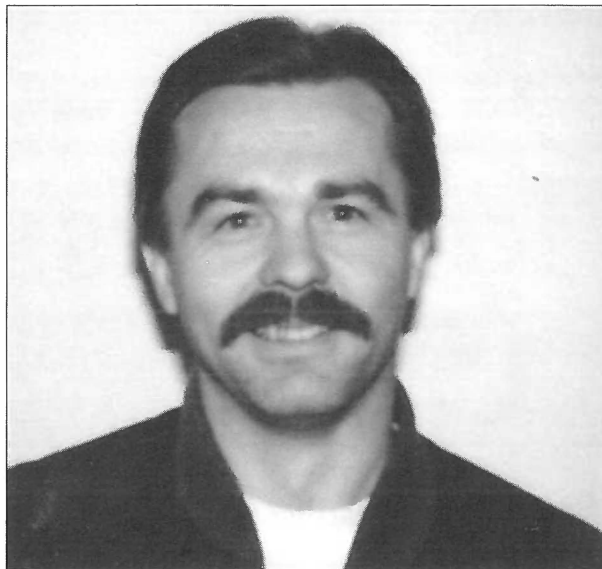
Jørund Kile,
Presteholen 12 A, 6800 Førde.

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



EUROPEISK LUFTFART

er stilt overfor sin hittil største økonomiske krise. Flere av de store selskapene har behov for omfattende statlig støtte om de skal kunne holde seg på vingene. Den truende krasjlanding kommer på et tidspunkt der EF har innført fri og nådeløs konkurranse i luften. Kravet som EF's transportministre fikk på bordet da de møttes i Brussel i september, for å drøfte de negative tilstandene i sine nasjonale selskaper, var ironisk nok mer statlig styring og kontroll. - Det ble blankt avvist. Flertallet av de 12 transportministerne mente at det finnes ingen annen vei ut av krisen enn rasjonalisering og sammenslåing av selskaper!

Årsakene til vanskene er mange. De siste seks årene har det pågått en trinnvis utvikling mot en total liberalisering av EF's luftfart. Siste steg ble tatt i år. Det har resultert i hardere konkurranse og mye turbulens i en tid da mange selskaper sliter hardt med å fornye sine flåter. Videre har det oppstått en stadig hardere konkurranse om passasjerene, der det har utviklet seg en ren priskrig. Gjennomsnittlig har flyprisene i EF falt med 21% de siste to årene, og de er spådd at de vil falle ytterligere med 20% til de neste to årene. Det kan se ut som den egentlige vinner er forbrukeren. Men retten til fri konkurranse er også retten til å gå konkurs. For flere store og statlige selskaper er det direkte dramatisk. Flere har tap i milliard-klassen og kutter arbeidsplasser i størrelser 4-6000 ansatte. Uten statlig støtte ville de nå vært konkurs. Det ligger for mye nasjonal prestisje i å la dem styrte. Men statlig overføring av kapital strider imot EF's regler om fri konkurranse.

Med innføring av Luftfartspakke 3 i Norge fra 16. august i år, åpnet det til en viss grad for fri markeds-

adgang. Fra 1. april 1997 er det full frihet. Så langt har dette ikke medført stor pågang av Europeiske aktører i å ta del i vårt marked, men det vil nok endre seg innen kort tid.

For vår egen bransje, strides det om helikoptertransporten i Nordsjøbassenget kommer inn under reglene om fri konkurranse eller ikke. EF-kommisjonen har allerede konkludert med at den faller utenfor avtalen (Luftfartspakke 3). Men her vil EØS-avtalens betingelser også ha betydning. Det er lite trolig at denne delen av luftfarten vil være beskyttet, og her vil samferdselsdepartementets vurdering av saken være en avgjørende faktor. Denne vil trolig foreligge når bladet går i trykken.

For norsk luftfart vil det også gå mot rasjonalisering, fusjoner og oppkjøp. Nylig gjennomførte Helikopter Service en fusjon med Braathens Helikopter. Begge selskaper var før fusjonen sentrale aktører og konkurrenter om flyging på norsk sokkel. Da rederiet Ludvig G. Braathen valgte å «selge» sitt helikopterselskap, stod Helikopter Service klar som «kjøper» av dette, blant annet av strategiske grunner.

For mange kom dette som et «sjokk» og kanskje mest i Braathens Helikopter, et selskap i Braathen-gruppen som hadde gode resultater å vise til. Eierne av Braathens Helikopter valgte å «selge» selskapet, trolig av økonomisk gunstige årsaker.

Dette er nok et eksempel på at som arbeidstagere er vi bare noen brikker i et økonomisk spill, der eierne avgjør den videre skjebne, alt etter hvilke økonomiske gevinster det er å hente.

**Til slutt vil jeg ønske alle
en RIKTIG GOD JUL
og et GODT NYTT ÅR!**

T. Rading

INNHold:

Valg i NHF
Lederen ber om ordet
AEI-konferansen '93
NUTEC, hva er det?
Super Puma 332L2
Reisebrev fra Svalbard

side 2
3
4
6
8
9

JAR status

Opplæring og kurs
Presentasjon av Mørefly
Brannslukking i Spania
Jus-spalte
«Juleknask»
Helitec '93

12
13
14
16
17
18
19

Forside:

Ett av Mørefly's Super Puma
333L1 har landet etter endt
oppdrag.

Bakside:

To av «nyhetene» som var
utstilt på Helitech '93.

AEI - kongressen 1993

Aircraft Engineers International's årlige kongress ble i år arrangert i Köln, Tyskland, i tidsrommet 30. september til og med 3. oktober. Arrangør og vertskap var den tyske organisasjonen PVL, med støtte av blant annet flyselskapet Eurowings.

Årets kongress samlet vel 50 deltagere fra hele verden, medregnet observatører. Hovedtyngden av deltagerne var representanter fra Europa. NHF var representert med 2 delegater, Inge Antonsen (MF-HS) og undertegnede (NHF), samt observatør Bjarne Teigen (MF Mørefly). Tradisjonelt sett stilte den norske delegasjonen sterkt. Norsk Flytekniker Organisasjon talte 7 personer, og til sammen med NHF den klart største nasjonale delegasjonen med 10 personer.

Kongressen var godt tilrettelagt av vertskapet, med et sosialt tilsnitt av høy kvalitet. Et lite minus var at arrangementet var lagt 3 mil utenfor Köln flyplass, som dessverre ikke hadde god internasjonal flyforbindelse. Reisen for vår egen del måtte derfor gå til Düsseldorf, med togforbindelse Köln, deretter biltransport til hotellet.

Åpningen sto president Morten Arnesen for, og deretter ble det foretatt en kort presentasjon av samtlige tilstedeværende. Noen medlemsorganisasjoner var også i år ikke møtt frem ved åpningen. Etter at en del formelle saker var gjennomført, ble kongressen avsluttet for dagen og den sosiale delen tok over.

Neste dag startet med en pressekonferanse, der H. Karich, formannen i den tyske organisasjonen PVL, ønsket alle velkommen og presenterte AEI's styre for tysk presse og representanten for det tyske transportministeriet. PVL hadde dessuten sendt ut en pressemelding angående kongressen. Mr. Buddager som representerte transportministeriet, holdt en kort «festtale», der han påpekte det viktige arbeidet AEI var involvert i og ga sin anerkjennelse for dette. Alle flyreisende er blant annet avhengig av den ansvarsfulle jobben som utføres av vår kategori av personell, slik at flyvingen kan gjennomføres så sikkert som mulig. Med den prosessen europeisk luftfart er inne i nå, er det uhyre viktig å få etablert ensartede standarder, relatert f.eks. til flyvedlikehold og flyvedlikeholdspersonellet.

Nye medlemmer

Det var kun én organisasjon som hadde søkt om medlemskap i AEI. Den tyske organisasjonen Vereinigung Luftfahrt, med 1500 medlemmer hovedsakelig fra Lufthansa, hadde allerede blitt akseptert av AEI's styre og ble enstemmig valgt inn av kongressen.

Secretary General's Report

M. Valenteyn påpekte at det hadde vært store driftsmessige problemer dette året. Styret hadde hatt problemer med å holde planlagte styremøter. Ved noen tilfeller var ikke styret beslutningsdyktige, fordi noen av styremedlemmene ikke møtte opp uten varsel. Dette skyldes i hovedsak stor reise-/arbeidsbelastning overfor arbeidsgiver.

Videre hadde president Morten Arnesen tiltrådt ny jobb i SAS (sjef Linestations Norge), som var så belastende at det gikk ut over vervet som president.

I praksis har AEI blitt drevet av Svein Hansen (AEI's repr. i JJMB) og Mike Newman (JAR 65 ref. panel chairman). Assisterende sekretær Europa mistet jobben sin i Cyprus Airways, grunnet interne forhold, dette svekket AEI ytterligere. Som et resultat av dette ble det foreslått og vedtatt å opprette en Vice President stilling for å styrke styret.

Legal Status

AEI må registreres formelt og juridisk. Foreslått og vedtatt å sende en søknad til ILO (FN org.) om økonomisk støtte til å starte og fullføre en slik prosess. Parallellt med dette forslaget ble det fremsatt og vedtatt et forslag om selvfinansiering av prosessen om ILO-søknaden ikke ble realisert.

For å bedre AEI's profil, ble det fremsatt og vedtatt forslag om å holde et ekstraordinært styremøte innen 4 uker, der profilering og fremdrift står på dagsorden. Målet er å gjøre AEI like stor og seriøs som f.eks. pilotenes IFALPA.

Treasurer's Report

Kasserer R. Leabetter's rapport og regnskap viste at organisasjonen sliter med økonomien. Det er såvidt driften går med overskudd, dette takket være store donasjoner spesielt i fra NFO. Bare noen få medlemsorganisasjoner støttet et forslag om øket kontingent. Noen organisasjoner sliter med svak økonomi hjemme og har derfor ikke «råd» til å ta del i kongressen.

JJMB Representatives Report

Svein Hansen orienterte om status i alt JAA arbeidet og de problemområder som for tiden eksisterer. JAR 65 kom naturligvis sterkt i fokus. Arbeidet har gått sin gang jevnt og trutt med høringsutkast til og med nr 5, som det siste så langt i prosessen.

Men arbeidet var i ferd med å gå i vranglås og Draft 5 er «lagt på is». JAA myndighetene (JMB) lanserte ideen om to separate forslag til høringsutkast, dette på grunn av å bedre progresjonen. Forslagene var delt i henholdsvis et myndighets eller company license. Dette ville i en høringsrunde gi flest tilhørere for et company license system. Industrien har her fått flere av myndighetene på deres side i dette spørsmålet. Svein Hansen så dette som et nederlag på bakgrunn av AEI's policy og det arbeidet som var lagt ned for å møtes på «midten». Dette ble drøftet med AEI's styre, der det ble gitt fullmakt til å inngå mulig kompromissforslag med industrien.

Kompromissforslaget ble utarbeidet i løpet av 4 timer, der AEI, ITF, AECMA, EHA og AEA var med. I ettertid har ITF trukket seg fra dette konseptet som ble kalt «Lufthansa-papiret», et «take it or leave it» forslag. Dette konseptet kom på kongressen «som lyn fra klar himmel». Etter at Svein Hansen hadde orientert om det, ble det av kongressen gjennomgått ord for ord, og det oppsto kraftig diskusjon.

AEI's styre hadde akseptert Lufthansa-papirets forslag på et styremøte dagen før kongressen. Svein Hansen hadde derfor regnet med at kongressen vill gi flertall for forslaget, da det etter hans oppfatning var det beste vi kunne oppnå. Lufthansa-papiret ble fremmet som et anbefalt forslag til avstemming av styret, sammen med forslag om endring av to av AEI's Policy Manuel Policy Statements (004 og 007).

Det ble fra kongressen reist forslag om et tillegg til Lufthansa-papiret, som brukte JAR 147 som en forutsetning for videre utvikling av det opprinnelige Lufthansa-papiret. Kongressen stemte imot Lufthansa-papiret, likeledes tilleggsforslaget. Avstemmingen for å forlenge Policy Statement 004 og 007 fikk flertall.

Lufthansa-papiret bygger på en tredelt modell som består av:

1) **Basic Qualification:** eksaminasjon og utstedelse av Basic License, enten av JAA, NAA eller JAR 147 organisasjon.

2) **Type Qualification:** typeutsjekk innføres i Basic License av JAR 145 org. eller JAR 147 org.

3) **Company Authorization:** JAR 145 org. intern-godkjenning av den ansatte basert på innføring i company prosedyrer og godkjenning av typeutsjekk.

JAR 147 Approved Training School, var et begrep som Svein Hansen innførte i JAR prosessen, dette for å få myndighetene mer direkte involvert i systemet. Men dette er en JAR som ikke er påbegynt enda, og ingen kan si om den blir det. Norske luftfartsmyndigheter har engasjement i JAR arbeidet og JAR 65. Vedrørende JAR 65 har de i sin innstilling overfor JAA uttrykt ønske om langt mer myndighetskontrollert utstedelse og eksaminasjon, samt på det sterkeste anbefalt utarbeidelsen av JAR 147. Men Norge er dessverre mindre betydningsfulle i dette arbeidet, i forhold til store europeiske luftfartsmyndigheter, som ikke vil akseptere Norges syn.

Svein Hansen og Mike Newman valgte å trekke seg fra sine posisjoner etter at Lufthansa-papiret ble nedstemt. Kongressen klarte ikke å komme med forslag til nye, det ble derfor foreslått og vedtatt at medlemsorganisasjonene innen 1 mnd. skulle komme med nominasjon til kandidater til å overta disse posisjoner. Inntil nye er valgt, fortsetter Hansen og Newman.

Også i år var det invitert observatører. Fra Kuwait deltok 1 representant fra arbeidstakerorganisasjon i Kuwait Airways. Fra Russland stilte 3 representanter av Federation of Civil Aviation Workers Union. Denne organisasjonen talte 40.000 medlemmer.

Fra observatørhold ble det gitt anledning til å orientere kongressen om organisasjonsforhold og ikke minst om hjemlige forhold og problemer. Russerne orienterte dessuten om de store utfordringer og problemer landet var preget av etter at det var innført markedsøkonomi og som også rammet den bransjen de representerte. Fra begge observatørhold ble det antydnet at det var stor vilje til å melde seg inn i AEI. NHF knyttet nærmere kontakt med den russiske organisasjonen, som kunne opplyse at det var 5.000 medlemmer relatert til helikoptervirksomhet.

Kongressen ble avsluttet søndag, av Morten Arnesen, som er inne i sitt siste år som president. Han påpekte at det var uhyre viktig at hver medlemsorganisasjon fortsatte sitt arbeid og engasjement i JAR utviklingen mellom kongressene. Den tyske organisasjonen PVL, fikk ros for godt tilrettelagt kongress.

T.Rading

NUTEK

– hva er det?

Norsk Undervannsteknologisk Senter (NUTEK) er en kompetansebedrift og en problemløser for oppdragsgivere, nasjonalt og internasjonalt, innen oljebransjen.

Bedriften holder til ved Byfjorden i Bergen, har solide ben å stå på, i form av lang og rik erfaring innen sikkerhetsopplæring, undervannsteknologi og dykking.

NUTEK's enestående ekspertise ligger i at teoretiske kunnskaper er smeltet sammen med førstehåndserfaring gjennom praktiske tester og forsøk.

Bedriftens viktigste forretningsområder er:

- *Hyperbarmedisinsk beredskap og forskning innen dykking.*
- *Teknologiutvikling, fullskala testing og operasjoner mot havbunnsinstallasjoner innenfor området undervannsteknologi.*
- *Trening og opplæring innen sikkerhet og beredskap.*

Sikkerhetsopplæring

Opplæring under realistiske forhold i kontrollerte former. Treningssenteret bidrar til å forbedre sikkerheten, ikke bare i Nordsjøen, men over alt hvor økt kunnskap og resolutt opp-treden kan bety forskjellen mellom liv og død i kritesituasjoner.

Treningssenteret tilbyr blant annet kurs med trening i fritt fall, (stup) livbåt (28 meter fra øverste nivå), helikopterevakuering, redningsstrømpe og beredskapsledelse til selskaper med personell offshore. Alt personell som på norsk sokkel skal arbeide på plattformer med fritt fall livbåter for evakuering, blir i dag trent i bruk av slike på NUTEK.

Siden oppstarten av anlegget i 1985, har det til nå vært gjennomført i underkant av 3000 stup. Ny av året er en topp moderne beredskaps-simulator for trening på ledelse av kriseopera-sjoner offshore.

Sammen med datterselskapet Norsk Sikker-hetssenter, NORSIK, på Sotra utenfor Bergen,

er NUTEK Europas største aktør innenfor sikkerhetsopplæring. NORSIK driver grunn-leggende sikkerhetsopplæring primært for offshore og maritimt personell.

Undervannsintervensjon

er navnet på avdelingen som driver virksom-heten knyttet til bemannet dykking eller inter-vensjon fjernstyrt teknologi.

En egen forskningsseksjon driver oppdrags-forskning innen problemer knyttet til dykking på dypt vann. Et stort trykkammeranlegg er en sentral del av den nasjonale beredskapen for dykking på norsk sokkel. Dykkere vil i nød-situasjoner kunne transporteres i hyperbar livbåt (under trykk) til NUTEK for der å bli sluset inn i kammeranlegget for medisinsk behandling og dekompresjon.

Som teknologiutvikler tar avdelingen spesielt sikte på å utvikle ledende ekspertise på inter-vensjonsteknologi relatert til produksjon av olje og gass på store havdyp. Utfordringene knyttet til hvordan en skal vedlikeholde og reparere oljebrønner på havdyp over 1000 meter er store og krever både nytenkning og stor faglig styrke.

Et annet satsingsområde er vedlikehold og operasjon av intervensjonssystemer, som innebærer at bedriften tar hånd om spesielle verktøy som utfører fjernstyrte vedlikeholds-operasjoner ved brønner intstallert på hav-bunnen. Som eksempel har bedriften fått et omfattende oppdrag på Snorre-feltet for Saga Petroleum, gjennom operasjon og vedlikehold av en fjernstyrt vedlikeholds-farkost (ROMV - Remotely Operated Maintenance Vehicle). NUTEK's tekniske personell har ved flere anledninger operert farkosten ifm. repara-sjonsarbeider på 320 meters dyp der hav-bunnsbrønnene på Snorre er installert.

Fullskala testing av utstyr og systemer som skal installeres og settes i drift under vann, er et annet av bedriftens spesialfelt. Her finnes spe-sielle opparbeidede områder under vann, der

utstyr kan settes på prøve for å se om det virker eller for å se om det lar seg gjøre å installere det slik en har tenkt.

Brønnsystemer som i dag står på havbunnen ved Gullfaks, på Tommeliten, Troll-feltet (TOG1) og flere, har vært testet ved NUTEC's testanlegg. Slik testing er en viktig aktivitet før utstyr installeres offshore.

Kostnadene knyttet til testing på land eller i sjøen ved land, er minimal i forhold til de kostnadene som kan oppstå når det viser seg at utstyret ikke virker på installasjonsstedet til havs.

Satser i «Vesterled»

NUTEC er i disse dager i full gang med å eksportere norsk kompetanse innen sikkerhetsopplæring til den andre siden av Nord-sjøen.

I samarbeid med britiske myndigheter skal bedriften bygge og drive et treningsanlegg for grunnleggende sikkerhetsopplæring primært beregnet på britisk sokkelpersonell. Britiske myndigheter viser med dette at de setter pris på den høye standard vi har i Norge der NUTEC er i en særstilling.

Anlegget kommer til å ligge i Teeside nær byen Middlesbrough i England. Det skal tas i bruk fra 1. mars 1994.

Helga T. Holmedal



Super Puma

332L2

— ARVTAKEREN TIL SIKORSKY S61N?

Sikorsky S61N

har siden oljeeventyret startet, vært den trofaste arbeidshesten i tilbringertjenesten til offshore installasjonene i hele nordsjøbasenget. Det er den forsåvidt fortsatt, men vi ser etter hvert at dens dominerende posisjon må vike plassen for nyere mer moderne materiell.

For oss som arbeider i det tekniske miljø, har det lenge vært «speidet» etter en fullgod arvtaker. Da Super Puma 332L og senere 332L1 ble introdusert, trodde vel mange at «en-og-sekstiens» dager var talte. Selv om Puma'en selvfølgelig har overtatt en god del av markedet, står S61N fortsatt sterkt hos både kunder og passasjerer, på bakgrunn av pris og plass i kabinen.

Super Puma 332L2

I august i år startet Helikopter Service flyging fra Sola med Eurocopters siste «skudd på stammen», nemlig Super Puma 332L2. For mange av våre passasjerer er det nok vanskelig å se de helt store forskjellene utvendig, men plassen ombord i kabinen er blitt bedre, i hvert fall så lenge vi normalt benytter 19 seter. 332L2 kan ta inntil 22 passasjerer og er på den måten mere lik det vi kan laste i S61N.

I rotor og drivverk og innefor «skallet» er forskjellene store, spesielt sammenlignet med S61N, men også i forhold til 332L/L1. I tillegg til helt ny hovedrotor og halerotor, sterkere motorer, samt forbedringer i mange systemer fra forgjengerne, har også nå digital- og data-teknologien blitt tatt i bruk for fullt.

Forskjellene er så mange, at teknikerne som skal sertifisere vedlikeholdet på maskinen, må gjennomgå nytt typekurs over 9 uker for å bli godkjent.

Flygerne må selvfølgelig også gjennom ny utsjekk. For flygerne vil den såkalte «glass cockpit» være en av de største forandringene. Som på de mest moderne passasjerfly, presenteres en god del av informasjonene til flygerne i 332L2 på fire «fjernsyns-skjermer». Dette

gjør at arbeidssituasjonen for de to som flyr blir noe endret, samtidig som den totale arbeidsbelastning går noe ned. Større sikkerhet i alle faser av flygingen er målet.

Første operatør i verden

Helikopter Service er den første operatøren i verden på denne typen. Det å starte opp direkte med et flyprogram på fire turer pr dag, fem dager i uken, var derfor en stor utfordring, selv med en reservemaskin. Normalt vil det ved introduksjonen av en helt ny flytype i normal drift, vise seg større eller mindre «barnesykdommer», uansett hvor omfattende tester som er foretatt ved fabrikken.

Pr i dag har Helikopter Service fløyet ca 350 timer med 332L2. Noen «barnesykdommer» har vist seg allerede, hovedsakelig i de helt nye elektroniske systemene. Disse jobber vi med i tett samarbeid med Eurocopter, som har to tekniske representanter til stede på Sola i ett år framover. Drivverk, motorer og begge de nye rotor-systemene har så langt oppført seg eksemplarisk.

Så langt må vi si oss fornøyd med Super Puma 332L2, sett fra operatørsiden. Om vi her har den fullgode arvtager til Sikorsky S61N, er det for tidlig å si noe sikkert om, men den lover godt.



Reisebrev fra Svalbard

I NHF-medlemsblad nr 2/93, kunne vi lese om hvordan medlemmene som tjenestegjør i Vietnam, opplever arbeid og fritid.

Utfordringen taes - og her kommer en beskrivelse av tjenesten på Svalbard

Først litt historikk . . .

I 1976 fikk Lufttransport kontrakt med Sysselmannen på Svalbard. Den gang var det en Bell-206 som gjorde jobben. Denne ble i 1980 byttet ut med en Bell-212.

I januar 1993 ble kontrakten også utvidet til å omfatte søk- og redningstjeneste. Sannsynligvis et resultat etter forliset med tråleren «Njård». Til dette formålet ble den ene Bell-212, som Lufttransport nå hadde to av, byttet ut med en Super Puma. Denne maskinen, LN-OMC, innleid fra Helikopter Service, er også Sysselmannens maskin nr 1. LN-OMC er utstyrt med autohover, rotor avisingsystem, flir-camera og avansert Nav./Coupler-system.

Vårt første møte i de arktiske strøk

Vi fra Helikopter Service som ikke var vant med arktiske forhold, fikk jo allerede ved mellomlanding på Bjørnøya oppleve hva denne delen av Norge har å by på. En isbjørn dukket opp og tok Pumaen nærmere i øyesyn. Etter en «kontroll» av HF-antennen, var den fornøyd og gikk sin vei. Ingen hadde fotoutstyr tilgjengelig, da dette var ombord i maskinen. Så det hele måtte iaktas fra vinduene i radiorommet. For å sitere stasjonssjefen på øya: «Dokker får fest det på netthinna».

— Det er blitt gjort!

Etter avgang Bjørnøya, tok det oss 2 timer til Longyearbyen på Spitsbergen. Dette skulle nå fra 3. februar bli vår nye base, sammen med kollegene fra Lufttransport. Fra oktober har vi nå vært 7 mann som betjener basen fast.

Fra Lufttransport er Ulf Sigernes, baseformann, samt også fastboende. Vi andre pendler: 3 uker på og 3 uker av. Fra Lufttransport er dette: Helje Våge, Reidulf Bjerka og Jan Hugo Hansen - og fra Helikopter Service: Odd Strøm, Rune Thorsen og Eivind Elvatun.

Temperaturforholdene

I skrivende stund leser vi 4. november. Temperaturen er $\pm 20^{\circ}\text{C}$. «Bunaden» er nå blitt scooterdress, skinnlue og scooterstøvler. Om litt må også finnlandshetten fram. Det er ikke uvanlig at temperaturen kommer ned mot $\pm 40^{\circ}\text{C}$. På grunn av kulden, er det over hele Svalbard permafrost (evig tele), ned til ca 300 meter. Selv om sommeren, tiner det bare en liten meter ned. Derfor må alle hus bygges på peler, som blir slått ned i permafrosten. Like-dan må gjøres med rørgatene for vannforsyning og kloakkavløp.

Longyearbyen

I Longyearbyen bor det ca 1050 mennesker, og det er en økning på 50 personer fra i høst. Dette skyldes etableringen av Universitetsstudiene på Svalbard (UNIS) - hovedsakelig geologifag. I «byen» finnes butikk med bra utvalg, samt også kafé og restaurant.

Sykehuset er helt nytt og godt utstyrt. Og i disse dagene er de begynt å sende pasientene fra fastlandet, for å bli operert. Derved slipper de å stå på venteliste hjemme. Sykehuspersonalet har også vakt på Puma'en. Disse er også ofte med på trening, hvor de blir heist ned på fiskebåter eller et av kystvaktskipene. Trening med fiskebåtene er både nyttig og attraktivt.

Vi tar med ut «ferske» aviser, for selv om de er 14 dager gamle, er det allikevel nytt for fiskerne. Som takk kommer det ofte en kasse reker på siste «hivet». En Ålesund-tråler var skikkelig raus: han sendte opp en kasse på 20 kg i båra - det var i meste laget, selv for oss.

Områdene på Svalbard

Siden LN-OMC er Sysselmannens maskin nr 1, gjør at vi får se Svalbard på kryss og tvers. Det er fra Bjørnøya i syd, Hopen og Kong Karls Land i øst, Nordaustlandet i nord, og Spitsbergen, som er den største av øyene på Svalbard.

På Spitsbergen finner vi også de største bosetninger. Foruten Longyearbyen, er det de russiske gruvesamfunnene, Barentsburg og Pyramiden, med henholdsvis 1200- og 900 innbyggere. På nord-/vestsiden ligger det norske samfunnet, Ny-Ålesund (Kings-Bay), som er verdens nordligste bebodde samfunn. Om sommeren kan det være 120 mennesker der, men med forskjellig nasjonalitet. Alt i fra: japanere, tyskere, svensker og selvfølgelig Norsk Polarinstitutt. Mest er det forskning på atmosfæriske forhold som foregår der. Nå har vinteren lagt seg i Ny-Ålesund, med ca 20 nordmenn på plass, som er vanlig vinterbesetning. Vi er ofte innom og besøker dem, da vanker det alltid en godbit.

De minste bosetningene står fangstmennene for. For tiden er det 6 personer på Spitsbergen, som holder til på vest- og nordsiden av øya. Vi er innom dem av og til. Da har alltid sysselmansbetjentene med grønnsaker og post til dem. Hopen, med sine 4 innbyggere, og Bjørnøya med sine 20, blir også avlagt besøk, noe de selvfølgelig setter pris på.

Våre oppdrag

Oppdragene kan være varierte. Alt fra ambulanse fra fiskebåter, til inspeksjonsturene med Sysselmannen. Vi har også vært i russisk territorium (med tillatelse, selvfølgelig), nærmere bestemt ved Frantz Joseph Land. Der måtte eventyrene Ousland og Berg hentes. De skulle gjøre det som Nansen ikke klarte: Gå på ski fra Frantz Joseph Land til Svalbard. Men det gikk ikke bedre med dem heller. 30 nautiske mil fra Frantz Joseph Land brøt isen opp, og dermed

var de avskåret fra omverdenen. Fartøyet de hadde var en punktert gummibåt. Gleden var stor da Pumaen kom!

Et noe uvanlig oppdrag fikk vi i slutten av september. En isbjørn hadde slått seg ned ved søppelfyllingen i Pyramiden. Om natta gikk den turer i byen og «banket på» hos folk. Etter noen dager, da dette gjentok seg, ble Sysselmannen bedt om å hjelpe. Isbjørnen fikk en dose «sovemiddel» og deretter fraktet av Pumaen i lastenett til Sæssen. Da den våknet, var den litt i bakrus, men den kom seg fort.

Fritidsaktiviteter

Snøscooterkjøring er en meget populær fritidsaktivitet, - og det påstås (med rette) at det i Longyearbyen er flere snøscootere enn innbyggere. Med scooter kan man besøke de russiske bosetningene. Russerne er svært gjestfrie. De er svært fattige og prøver gjerne å få solgt et eller annet. Når man kjører inn i Barentsburg, kommer alltid barna i møte, og da må man kjøre en liten runde med dem.

Ennå er det en stund til vi kan ta frem snøscooteren. Den beste tiden er fra slutten av februar og frem til midten av mai. I mellomtiden må vi igjennom mørketiden. Nå er vi inne i en periode som kalles tussmørke. Sola står mellom 0° til 6° under horisonten, så det er litt lys midt på dagen. Men fra 14. november, da sola står mer enn 6° under horisonten, er det ingen dag lenger. Da er det mørkt som i en søppelsekk. Først 29. januar begynner det å sne. Så nå forbereder vi oss på «vinteren»!

Vi på øya ønsker alle NHF-medlemmene en god Jul og et godt nytt år!

Eivind Elvatun



Fornøyde russere etter en kjøretur med amerikansk scooter



Bilde øverst, rundt isbjørnen: Bjarte Lyssand, Jan Moe, Rune Thorsen, Eivind Elvatun og Kjell Oddvar Nilsen.

Mellomste: Lunch-pause på Edgeøya, under en inspeksjonstur med Sysselmannen, 22. september.

Nederst: På veg mot Franz Joseph land. Re-fueling på Kong Karls land, internasjonale airport.



JAR STATUS, november '93

Følgende liste gir et temmelig korrekt bilde av JAR status. Videre er allerede eksisterende JAR's innlemmet i EC Regulation, og er følgende: JAR 1, JAR 22 Sallplanes, JAR 25 Large Aeroplanes, JAR APU, JAR E, JAR P, JAR TSO, JAR VLA, JAR 145 AMO.

THE CURRENT STATE OF JARS:

PURPOSE	CODE	STATUS
Large a/c design	JAR25	Complete
All-weather ops	JAR AWO	Complete
Engine design	JAR E	Complete
Propeller design	JAR P	Complete
APU design	JAR APU	Complete
Sailplanes	JAR22	Complete
Very light a/c design	JAR VLA	Complete
Maintenance organizations	JAR145	Complete
Equipment	JAR TSO	Complete
Light a/c (not commuters)	JAR23	Work complete
Commuter a/c	JAR23	Started '92
Helicopter design	JAR29	Started '91
Helicopter design	JAR27	Work in hand
Certification procedures	JAR21	In preparation
Ops (commercial air transport)	JAR-OPS 1&2	In preparation
Operators maintenance	JAR-OPS 1/3	Chap 7 to be finalized
Ops (other than public transport)	JAR-OPS Pt2	Started '92
Certifying staff qualifications	JAR65(E)	Preparation
Recreational a/c maintenance	JAR91	Not begun
Airworthiness directives	JAR39	Not begun

I tillegg er følgende fremtidige JAR's under overveielse av JAA:

- JAR 11 JAA Regulatory Documents, Status and Rulemaking Process
- JAR 21 Certification of Aircraft and related products
- JAR 23 Small Aeroplanes
- JAR 27 Small Helicopters
- JAR 29 Large Helicopters
- JAR 34 Emissions
- JAR 36 Noise
- JAR 39 Airworthiness Directives
- JAR OPS-1 Commercial Air Transport
- JAR OPS-2 General Aviation
- JAR OPS-3 Helicopters
- JAR 26 Retroactive Airworthiness Requirements
- JAR FLC Flight Crew Licensing
- JAR 65 Certifying Staff

I tillegg prøves det hardt å få etablert en JAR 147 (Training School).

JAR OPS 1 / OPS 3

Subpart M (Maintenance) er slutført av JJMB tidligere i år, og begge JARs er nå ute på formell høringsrunde (NPA).

JAR OPS 3 er Helikopter. — NHF deltar i høringsrunden og har sendt sine kommentarer. I utkastet er det ikke krav til operatøren å ha noen form for Line Maintenance kapasitet, noe som er blitt påpekt både av AEI og nordiske luftfartsmyndigheter - men dette er utelatt i siste og avgjørende utkast.

JAR 145 gjøres virkningsfull fra 1. januar 1994

Pr. i dag er ca 150 godkjenninger blitt gitt innenfor JAA-landene og dette vil øke til rundt 1000 ved årsskifte. For dem som søkte før 1. januar 1993, men som ikke mottar godkjenning før slutten av desember i år, vil etter aksept av JAAC få ett års utvidelse av allerede eksisterende nasjonal godkjenning.

Europeisk luftfartsindustri trenger massiv støtte fra ikke JAA-land, og både USA og Canada vil bli gjenstand for Maintenance Bilateral Agreements. Andre land og selskaper vil bli gjenstand for individuell JAR 145 godkjenning.

Så langt har ca 800 amerikanske og ca 50 canadiske organisasjoner søkt om JAR 145 godkjenning. Men bare noen få er godkjent. FAA er bekymret for at USA mister arbeide fordi det allerede er mange FAA godkjente Repair Stations i Europa. JAA er forøvrig opptatt av kostnadene med alt arbeidet vedrørende FAA liberaliseringen, hvilket FAA har sagt seg villig til å dekke.

Disse problemer må løses innen 1. januar 1994, ellers vil europeisk industri få alvorlig store problemer med hensyn til vedlikehold.

JAR 145 - status implementasjon i Norge
Hittil i år har det vært 42 søkere. 6 godkjenninger er utstedt, og Luftfartsverket ligger meget godt an saksmessig i forhold til Europa hvor det ikke er så bra.

Godkjent i Norge: nr 1 Norrønafly Propellverksted, nr 2 Mørefly, nr 3 Helikopter Ser-

vice, nr 4 Air Express, nr 5 Trafikkflyverutdanning, nr 6 Norwegian Air Shuttle.

Søkere: Widerøe, Braathens Safe, Fred Olsen (neste som blir godkjent), SAS, SAS Commuter, Scanair (alle SAS-selskaper har søkt via Stockholm).

JAR 65 Certifying Staff

Så langt i prosessen er det utviklet 5 utkast (draft). Men det har vært liten progresjon og dessuten gikk prosessen mer eller mindre i vranglås. Draft 5 er «lagt på is».

JAA myndighetene (JMB) lanserte ideen om to separate høringsutkast. Forslagene var delt i henholdsvis et company eller myndighets license.

Dette gikk bl. a. Norsk Luftfartsverk imot, og sendte JAA et meget detaljert skriv om deres anbefalinger. Dette ble ikke tatt hensyn til og også utelatt i høringsutkastet. Problemene

som er oppstått er politisk relatert og ikke teknisk.

Svein Hansen, AEI's JJMB representant, fikk aksept av AEI's styre til å inngå kompromiss med industridelen.

AEA (Europeiske Flyselskapers Organisasjon) har egen JAR 65 arbeidsgruppe, men den er ikke aktiv på dette området. Jan Martinussen, Helikopter Service, som representerer EHA i JJMB, har trolig ingen mandat.

Kompromisset som ble utarbeidet er nærmere omtalt i referatet fra AEI-kongressen. Luft-hansa-papiret er et forslag fra industrien (AEA, EHA, AECMA, ITF og AEI), og er ute på høring blant nasjonale luftfartsmyndigheter, med svarfrist innen 4 uker.

Opprinnelig skulle JAR 65 vært klar for nasjonal høring (NPA) innen slutten på dette år, men det er ikke mulig. Det er anslått at Draft 6 vil være klar for høring i februar 1994. *T. Rading*

Opplæringsrådet for flyindustrien

Opplæringsrådet for flyindustrien ble tidligere i år omorganisert. I den forbindelse henvendte NHF seg til rådet og ba om å bli representert. Det er imidlertid Kirke-, Utdannings- og Forskningsdepartementet som utnevner medlemmer til opplæringsrådet, og da etter innstilling fra partene i arbeidslivet, dvs. LO og NHO. Forøvrig er det de samme parter som er kostnadsbærere av virksomheten.

Rådet har følgende fordeling:

- 1/3 av representanter fra KUF (videregående skoler)
- 1/3 fra arbeidstakersiden, LO
- 1/3 fra arbeidsgiversiden, NHO

NHF rettet en formell henvendelse til Kirke-, Utdannings- og Forskningsdepartementet, der vi ba om plass i opplæringsrådet, dette blant annet med begrunnelse at arbeidstakersiden fra denne delen av norsk luftfart ikke var representert.

Departementet svarte NHF med at dagens råd er midlertidig fastsatt frem til 1. august 1994, og at rådet for fagopplæring innen kort tid skal evaluere den nåværende opplæringsstrukturen. Det vil da bli tatt stilling til NHF's henvendelse. *T. Rading*

Vil du være med på kurs?

Hvert år arrangerer NHF en rekke kurs for de tillitsvalgte. Denne kursvirksomheten anser NHF som en viktig del av arbeidet for å opprettholde en høy faglig standard på det tillitsmannsapparat som forvalter NHF's avtaleverk.

Fram til i dag har kursene i all vesentlig grad blitt tilbudt dem som allerede er valgt som tillitsmenn enten sentralt eller lokalt. Vi i NHF ser det som en viktig del av vår oppgave å engasjere våre medlemmer, både som framtidige kandidater til tillitsverv, men også som enkeltmedlemmer. Vi tror et en økt innsikt i vårt avtaleverk og våre arbeidsmetoder vil være av

interesse for flere av våre medlemmer, selv om disse ikke nødvendigvis ser for seg en framtid som tillitsmenn.

Med bakgrunn i dette ønsker NHF å åpne opp for at flere deltar på de kurs som arrangeres.

I første omgang ønsker vi å tilby opplæring innenfor NHF's oppbygging og avtaleverk, samt kurs i forhandlingsteknikk/forhandlingspsykologi. Disse kursene vil bli arrangert i løpet av våren 1994, og vi håper at flere av våre medlemmer vil delta. Vi vil komme tilbake med konkrete opplysninger vedrørende dette i neste nummer av vårt medlemsblad.

Presentasjon av **MØREFLY**

Først litt historikk

Mørefly ble stiftet i 1955 av 3 kamerater, med en veldig entusiasme og et sterkt ønske om å fly. Det første flyet var et 1-motors Luscombe sjøfly, først til privat bruk, deretter i lakseoppsynet på oppdrag fra det offentlige. I 1957 fikk Mørefly ambulanskontrakt med staten. Etter å ha bevist sin kompetanse innenfor disse områdene, begynte det for alvor.

Det kan nevnes:

- 1966: Første helikopter i drift
- 1968: Landets første JetRanger turbinhelikopter
- 1979: Etablert på Ålesund Lufthavn Vigra
- 1979: Landets første AS 350 B
- 1980: Landets hittil største helikopteroppdrag ved Aurlandsanleggene
- 1981: Startet med 2-motors jetpropfly
- 1984: Åpnet helikopterbase i Gaupne i Sogn
- 1986: Brøt SAS-monopolet på europeisk rutedrift med ruten Ålesund - Aberdeen
- 1987: Landets første AS 365 N2 Dauphine ambulanshelikopter
- 1987: Flyambulans for sør-Norge på kontrakt fra Rikstrygdeverket
- 1988: Åpnet base for fly og helikopter i Mo i Rana
- 1989: Sivil redningstjeneste med Super Puma - på kontrakt med Luftforsvaret
- 1989: Driftstillatelse til flyging på kontinentalsokkelen
- 1991: Flyging til kontinentalsokkelen på kontrakt fra Statoil
- 1994: Flyambulans for hele Norge

Flyparken består pr i dag av følgende:

- 2 stk Bell 205A
- 2 stk AS 350 B1 Ecureuil
- 2 stk AS 350 B Ecureuil
- 1 stk SA 365 N Dauphine
- 2 stk AS 332 L1 Super Puma
- 9 stk Beech 200 King Air

Fra 1. januar 1994 har Mørefly totalt ca 130 ansatte og baser i:

Kirkenes, Alta, Tromsø, Bodø, Brønnøysund, Mo i Rana, Vigra, Gaupne og Bergen.

Mørefly er heileid av konsernet Helikopter Service, men drives som et selvstendig selskap. Vi vil presentere de nye basene etter hvert som de kommer i drift.

Mørefly offshore

Basen i Bergen har nå vært i drift i over 2 år, så nå er det på tide med en presentasjon:

Vi hadde vår første offisielle tur til kontinentalsokkelen 1. august 1991, kl 09, SHARP. Vi opererer ut fra Bergen 2 stk Super Puma, og pr 1.11.-93 har vi passert 5800 tekniske flytimer uten uhell av noe slag. For å skryte litt av oss selv, synes vi det er ganske bra.

På basen i Bergen er vi 33 ansatte, fordelt på:
OPS/Trafikk: 3 faste + 2 vikarer.

Operativt: 11 flygere.

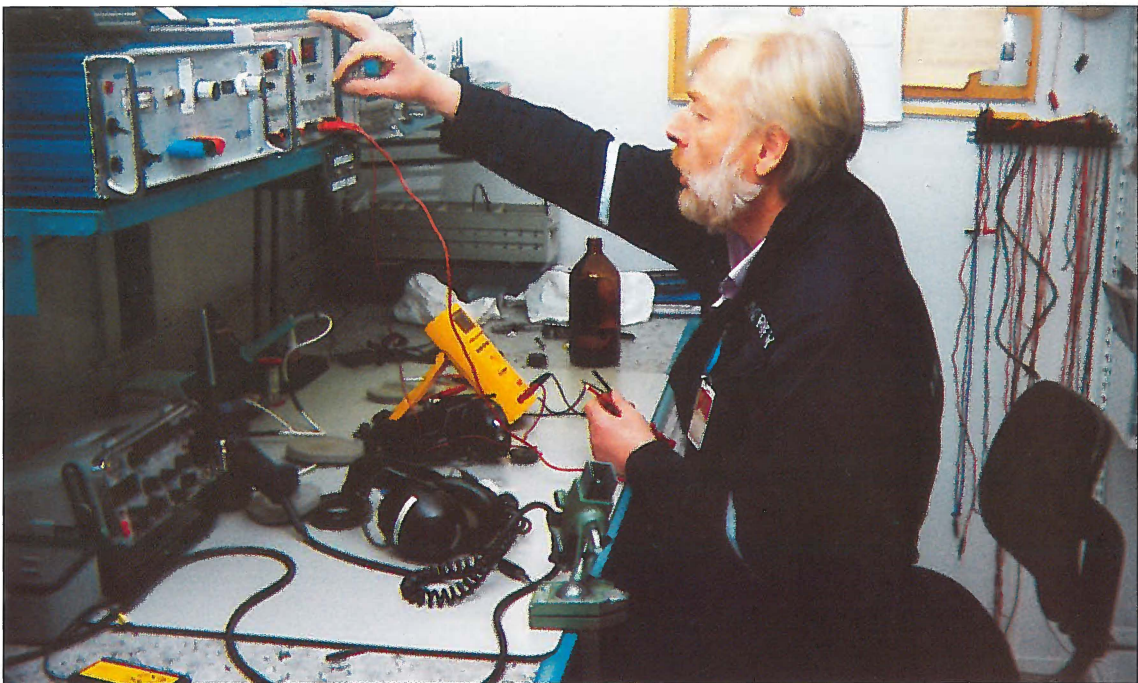
Teknisk: 10 teknikere, 3 avionikere, 1 hjelpearbeider.

Logistikk. Produksjonssjef. Basesjef.

På tross av fusjonen mellom Helikopter Service og Braathens Helikopter, kan vi rapportere fra Mørefly i Bergen om at optimismen råder og at stå-på-humøret er på topp. Vi er i dag et selvstendig selskap i positiv utvikling og alle håper at dette skal fortsette.

*Vi ønsker alle våre kolleger og venner i helikopterbransjen –
en god Jul og et riktig godt nytt år! Svein Johansen*





*Bilde øverst:
Helikopter på plass i
hangaren.*

*Mellomste bilde:
Senior Avioniker
Ivar Furuberg.*

*Nederste bilder,
til venstre: Trafikk-
kontoret, med
trafikkassistent
Donald Sheer.*

*Til høyre: Trafikkassi-
stent Siv Johansen.*



MØREFLY PÅ BRANNSLOKKING I SPANIA • *Reisebrev fra Odd Arne Hessen*

Vi reiste fra Vigma

tidlig om morgenen, tirsdag 8. juni, med kurs for Madrid. Overnattet første natt i Bremen. Trening med GPS på hotellrom, da vi hadde hatt visse problemer første dag. Etter det gikk det mye bedre. Fantastisk hjelpemiddel.

Ankom Madrid fredag 11. juni, etter en del dårlig-værs-flyging. Fløy hele kysten fra Bordeaux til Biarritz i 30-meters høyde.

— Kjempetur!

I Madrid ble vi vel mottatt av ledelsen i Helicsa og Magne Fjelnset fra Lufttransport. Helicsa er at av Spanias største helikopterselskap og virket etter mitt syn som et meget profesjonelt selskap. Etter diverse klareringer og godkjenninger fra det spanske luftfartsverket, satte vi kursen mot vår base i øst: Torrelles de Foix. Håkan med helikopter og brannbøtte, og jeg med leiebil gjennom Madrid — interessant.

Torrelles de Foix er en liten landsby som ligger ca 4-5 mil nordvest for Barcelona. Vår base lå ca 10 minutters kjøring fra denne byen. Vi ble litt forskremt med det samme, for det var jo på en måte å havne i ødemarken. Men etter at vi hadde fått installert oss, fant vi oss godt til rette. Folkene på basen er meget trivelige.

Etter å ha orientert oss, fant vi oss et bra hotell ute ved kysten i byen Stiges. En badeby som benyttes mest av befolkningen fra Barcelona.

Bemanningen i helikopteret

Til stede i helikopteret under slukking, er en basesjef, en radiooperatør og en observatør. Han tar seg av kommunikasjon mellom base, kontrollsentral og brannsjefens helikopter.

Dagene begynte kl 8, og varte til kl 21. I denne tiden måtte vi holde oss ved maskinen, slik at vi kunne være i luften på få minutter. Jeg syntes at det var merkelig at beredskapen skulle være så høy, men etter å ha sett hvor fort brannene sprer seg, så forstår jeg det.

Brannberedskapen i Catalonien (et fylke) er bygd opp på en meget profesjonell måte.

Fylket er delt inn i 7 sirkler

hvor det er plassert 1 stk Bell 205 i hver sirkel. Sirkelen har en radius på 15 minutter flytid. De andre helikopterene i Catalonien kom fra det canadiske selskapet Frontier. I tillegg finnes det 2 stk Canadair, 2-motors vannbombe-fly, ett i nord og ett i sør. For å kontrollere luftrommet har hovedbrannledelsen, Generalite de Bomber, 1 stk BK117 og 2 stk BO105.

Det finnes dessuten en kontrollsentral for hele fylket der alle brannmeldinger kommer inn. På strategiske fjelltopper sitter det observatører som rapporterer til kontrollsentralen så snart de ser røyk. Kontrollsentralen sender da ut nærmeste helikopter øyeblikkelig, for å gå i gang med slukking, eventuelt tilkalle mer helikopterhjelp. På denne måten var vi ofte de første som kom til et brannsted, men vi ble også ofte stanset etter en stund, på grunn av falsk alarm. Når alarmen gikk, tok også brannledelsens helikopter av fra sin base, for å overvåke det hele fra «oven».

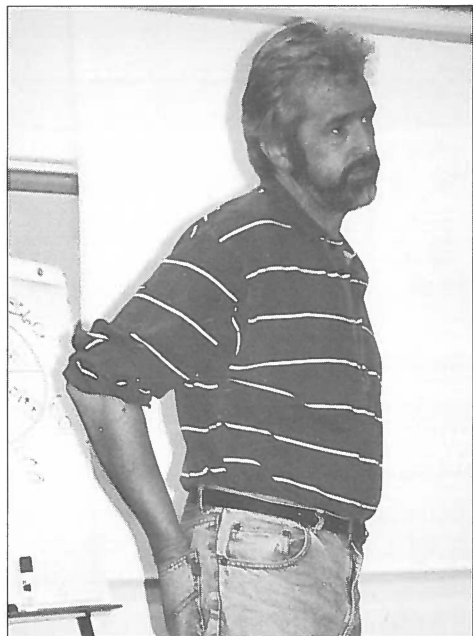


Fra basen Torielles de Foix i Catalonia

Reportasjen fortsetter i NHF-blad nr 1/94.

Jus spalte . . .

STREIKEBRYTERI



*NHF's
advokat
Jan Erling
Nilsen*

Streikebryterbegrepet blir ofte forbundet med en viss dramatik. Dette har antagelig en historisk bakgrunn som knytter seg til hendelser som fant sted her i landet på 1300-tallet med regulære kamper mellom politi og streikende arbeidere. I moderne tid kan det vises til hendelser i Storbritannia hvor spørsmålet om streikebryteri har kommet opp under dramatiske omstendigheter.

Streikebryterproblematikken har blitt aktualisert hos oss gjennom et par rettsaker som har funnet sted i den senere tid. På denne bakgrunn kan det være interessant å knytte noen refleksjoner til dette begrep.

Det er vanskelig å finne fram til noen omforenet definisjon av streikebryterbegrepet. Det synes imidlertid å være enighet om at hvis en bedrift som er i streik, ansetter arbeidere utenfra som skal overta de streikendes arbeide, så er dette klart streikebryteri. En må også regne det som streikebryteri dersom arbeidstakere som allerede er ansatt ved den streikende bedrift utfører annet arbeide enn vanlig, som følge av streiken og dette fremtret som en assistanse overfor bedriften.

Streikebryterbegrepet er ikke først og fremst et rettslig begrep. Med dette menes at det

ikke er straffbart eller ulovlig å være streikebryter. Det knytter seg først og fremst moralsk og sosial fordømmelse til begrepet. Streikebryterene opptrer illojalt, usolidarisk og moralsk forkastelig ved å svekke den faglige kampen som de streikende har satt i verk.

De streikendes forventninger overfor omverdenen er at de holder seg unna streiken og ikke gjør noe for å svekke dens virkning.

Det er ikke så ofte man får en rettslig prøvning av streikebryterbegrepet. I så fall vil det som regel være i forbindelse med ærekrenkelsesaker. Det vil nemlig være injurierende å kalle noen for streikebryter, dersom dette ikke er sant.

Streikebryterproblematikken har nok ikke samme aktualitet i dag som før. Det er nok ikke noe særlig aktuelt problem for de streikende at arbeidsgiverene skulle ansette arbeidstakere utenfra for å utføre de streikendes arbeide. Det er nok en klar oppfatning hos dagens arbeidsgivere at dette er uakseptabel adferd. Imidlertid kan det være et problem for de streikende også i dagens situasjon at arbeidsgiver foretar omfordeling av arbeidet som følge av streiken.

Ofte vil ikke grensene mellom hva som er de streikendes arbeide og hva som er de gjenværende arbeidstakeres arbeidsoppgaver, være helt klare.

Det vil også være slik at ofte er de gjenværende arbeidstakere kompetansemessig i stand til å utføre det arbeide som ble utført av de streikende. I denne situasjon kan det selvsagt være vanskelig for de ikke-streikende arbeidstakere å vite hvordan de skal forholde seg, og det må erkjennes at det i generelle ordelag er vanskelig å trekke klare grenser.

Som en generell veiledning må en imidlertid kunne si at de gjenværende arbeidstakere ikke bør utføre arbeide som etter sin art og etter sitt omfang er annerledes enn det som var tilfelle før streiken, dersom dette ville kunne oppfattes som en assistanse til arbeidsgiver eller som en svekkelse av de streikendes arbeidskamp.

JULEKNASK '93

En ny julehøytid står for døren, og for mange betyr det innekos med snop, hyggelig lesestoff og litt «hjerne-trim». For å dekke sistnevnte behov, vil NHF også i år bidra med litt hodebry for store og små . . .

De som løser oppgavene riktig og sender dem inn til NHF, blir med i trekningen om Flaxlodd for kr 300.

1. Hvor mange hjul har en karjol?
2. Hva er en ukulele?
3. Hvor ligger Nordens største oljeraffineri?
4. Hva heter Norges eldste og mest berømte glassverk?
a) Nøstetangen b) Magnor c) Randsfjord
5. Hva er en numismatiker?
6. Hvor døde Napoleon Bonaparte?
7. Hvor går Bastøyfergene?
8. Hva er gerikt?
9. Hva er en velodrom?
10. Hva er en diskofil?
11. Hva heter Norges og Europas dypeste innsjø?
12. Hvor finner vi de baskiske provinsene?
13. Hva het Walt Disneys første helaftens tegnefilm?
14. I sykkel sport konkurreres det i mange grener. En av disse heter BMX. Hva står BMX for?
15. Hvilken norsk film er den eneste som har fått Oscar-pris?
16. Hva står kakenavnet goro for?

17. Hvilken by er kjent som «plankebyen»?

18. Hvor ligger Norges best bevarte klosteranlegg?

19. Hvor vandrer ålen for å gyte?

20. Hvilke nummer er det på bilskiltet til Donald Duck?

Så en bonusoppgave for den litt eldre garde:

Hva er forskjellen på et kirkespir og et kvinnelår?

De som løser denne blir med i trekningen på 5 Flaxlodd.

For å være med i trekningen om Flaxlodd, sendes svar på spørsmålene, merket «Juleknask '93», innen 15. januar 1994 til:

NHF

Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

LYKKE TIL og GOD JUL!



HELITECH '93

Årets HELITECH, den 5. i rekken, ble som vanlig arrangert på Redhill Aerodrome like ved Gatwick i London. HELITECH betegnes som helikopterbransjens «Farnborough Air Show». Årets utstilling hadde mer enn 350 utstillere fra 24 forskjellige land

Ambulanse og redning

Foruten de vanlige tingene man forventer å finne på en helikopterutstilling, kan det nevnes at det i år ble lagt stor vekt på ambulanseinnredning, redningsdrakter og «Health and Usage Monitoring System» (HUMS). Det ble også viste frem modeller av nødbelysning av nødutganger, der Bristow Helicopters og Helikopter Service konkurrerer om å få markedet.

«Russisk invasjon»

På lik linje med andre flystevner i den senere tid, opplevde Helitech '93 den reneste «russiske invasjon». Største framstøt ble gjort med Kamov KA-32. Dette helikopteret, som har kontraroterende rotor, ligger i startgropen for å få vestlig sertifisering. Som eksempel kan det nevnes at KA-32 tilbys av både Omega Helicopters i Irland og Ostermanns Aero i Sverige. Det er forresten påfallende hvor mange av de russiske helikopterene som har kontraroterende rotor (for de som ikke kjenner til dette rotorsystem, så er disse helikopterene uten halerotor).

Nye modeller

S-92: Rykter ville ha det til at Sikorsky's S-92 var skrinlagt på grunn av manglende interesse i markedet. Dette tilbakevises av fabrikken, som tvert imot nå hevder å ha satt inn store ressurser for å få lansert helikopteret så snart som mulig. Senior design engineer, Chris Jaran, sier at selskapet håper å være ferdig med alle grunnleggende data innen utgangen av 1993. Sikorsky er også interessert i en mulig samarbeidspartner på dette prosjektet.

EH101: Fra EH Industries hevdes det at innen utgangen av 1993 skal alle nødvendige data foreligge for at EH101 kan lanseres sivilt. I følge David Hayler ved Westland Helicopters, har EHI kontakt med fire «internasjonale operatører», som skal være interessert i denne 30-seters maskinen (det skal bli interessant å se om noen av disse to modeller blir framtidens arbeidshest i Nordsjøen).

K-MAX: For innlandsflyging lanseres nå K-MAX fra Kaman Corp. i USA. Dette helikopteret er klar for produksjon så snart interessen er stor nok i markedet. Nærmere presentasjon av denne maskinen kommer senere. (Se førøvrige bilder neste side)

ULTRASPORT 254: Lei av å stå i bilkø? Kanskje dette blir framtidens løsning . . . (Se bilde neste side)

Flyshow - imponerende Puma

Aktivitetene utendørs ble sterkt amputert, på grunn av dårlig vær. Skyene lå lavt, og regnet gjorde at hele området minnet mer om et gjørmehull enn en flyutstilling. Likevel fikk vi se en oppvisning av en Puma fra Royal Navy, som man ikke skal tro var mulig med et så stort helikopter - meget imponerende!

Helikopter Service representert

Med egen stand presenterte Helikopter Service seg som et internasjonalt selskap.

Av trafikken til utstillingen deres, kunne det se ut som at interessen for selskapet var stort.

Bjarte Teigen

Bildet under: Russiske Kamov 32T



C

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522 - 4055 Stavanger Lufthavn



Helikopter utstilt på Helitech '93.

*«Var det noen som lo?»
Uansett, helikopteret heter
UltraSport 254.*

*Under: K-MAX,
fra Kaman Corp. i USA.*

