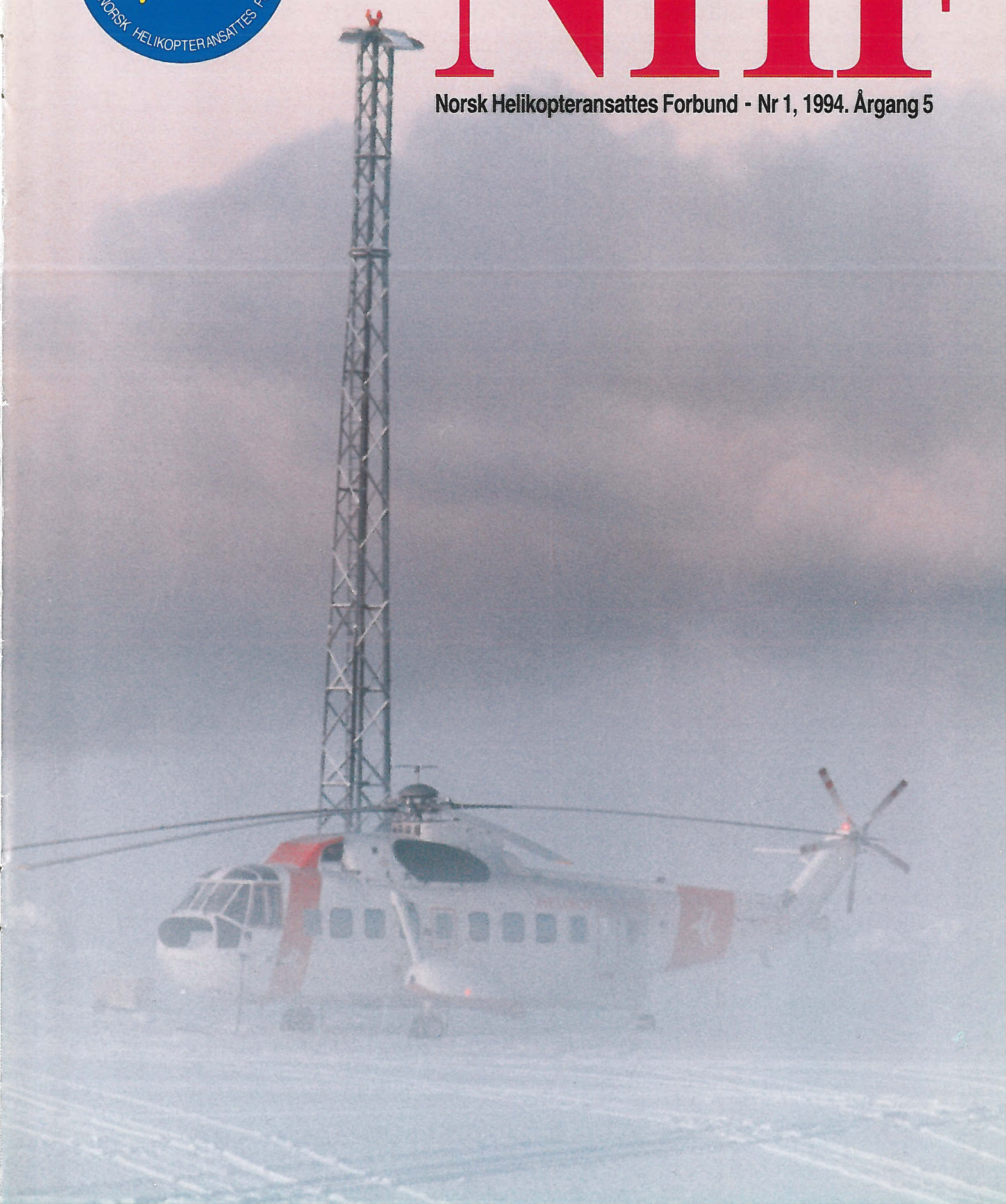




NHFF

Norsk Helikopteransattes Forbund - Nr 1, 1994. Årgang 5

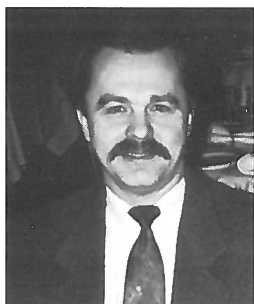


Forbundskontoret:

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.



Styremedlem/
utdanning:
Torill Asbjørnsen,
Kjelsberg Allé 14,
4050 Sola,
tlf. 51 65 17 41.



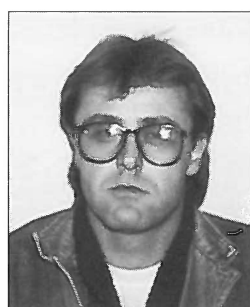
Nestleder:
Olaf Undal
Agneveien 15,
4300 Sandnes,
tlf. 51 66 78 50.



Styremedlem/
økonomi:
Svein H. Johansen,
Nordåsbrotet 101,
5041 Nordås,
tlf. 55 13 73 81.



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



Styremedlem/
lover og bestemmelser:
Geir Lillegård,
Solsletta 17,
4060 Kleppe,
tlf. 51 42 14 23.



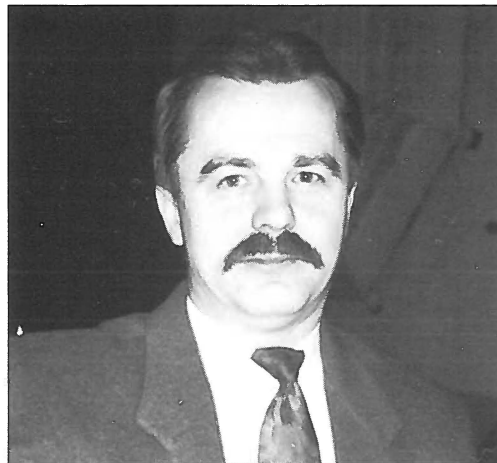
Styremedlem/info:
Lotte Hvid Ramsdal,
Skipsbygger
Knudsens vei 8,
4085 Hundvåg,
tlf. 51 86 05 36.

Redaksjonskomité NHF's medlemsblad:

Redaktør: Lotte Hvid Ramsdal
John Kåre Pedersen
Arne Søreide
Bjarte Teigen
Helga Holmedal

Lederen ber om ordet...

Lederen for N.H.F., Terje Rading



Vi er allerede kommet godt i gang med 1994. Et spennende år der hindringer brytes ned mellom Norge og resten av Europa med innføring av EØS avtalen. Videre åpnes det for delvis fri konkurranse innenfor norsk luftfart fra 1. april. Det blir i første omgang fri konkurranse mellom de to store aktørene på norske flyruter og nye norske selskaper vil utfordre de store, samt at utenlandske selskaper kan operere på norske ruter.

NHF's representantskapsmøte

ble avholdt i Ålesund, og NHF's drift og driftsmodell var blant annet en av sakene som var på dagsorden. På den måten bidro delegatene aktivt med å styrke forbundet organisasjons- og driftsmessig, ved å fastsette rammebetingelsene for kommende periode.

Det nye prinsipp- og handlingsprogram som ble vedtatt, gjenspeiler et arbeidsrikt og målrettet år for det nye styret. Deler av forbundsstyret er nyvalgt og som gjenvalgt leder, sammen med nye krefter, gir dette et godt utgangspunkt for innsatsfylt arbeide.

NHF er et ungt forbund, som med sin kurs viser at det arbeider målrettet og seriøst med

å styrke sin posisjon innen bransjen og norsk luftfart.

Forbundet har i lang tid hatt, og har fremdeles, en sunn og solid økonomi. Dette har kommet medlemmene til gode i form av blant annet lav medlemskontingent. Imidlertid har arbeidsoppgaver økt, som igjen har ført til økte utgifter. I tillegg har vi hatt sviktende inntekter på grunn av synkende rentenivå på forbundets midler plassert i bank. Budsjettet for 94/95 går i minus, og på bakgrunn av dette vedtok representantskapet å øke medlemskontingenten.

Vårens sentrale lønnsoppgjør nærmer seg. Årets oppgjør er et hovedoppgjør der både lønn- og helikopteroverenskomsten er gjenstand for forhandlinger. NHF er i ferd med å fastsette sitt krav ved dette oppjøret.

NHF har nå en meget spredt medlemsmasse fordelt på nesten samtlige helikopteroperatører i Norge. Det er gledelig at stadig flere nye medlemmer velger å stå i NHF. Vi ønsker dem velkommen og håper at de vil ta del i våre kurser og andre forhold som vi kan tilby.

Til slutt vil jeg takke «avhoppende» styre- og vararepresentanter for god innsats for NHF.

GOD PÅSKE!

T. Rading

INNHOOLD:

NHF's adresse	side 2	Reisebrev fra Australia	7	Nærbilde	14
NHF's styre/tillitsvalgte	2	«Hvem er det som		Påskeknask	15
Lederen ber om ordet	3	tramper på min tro»	10	Forside: Fra Sola Heliport.	
Representantskapsmøtet		Brannsløkking i Spania	11	Bakside:	
i Ålesund	4	Jus-spalte	12	«Brannbøtta i arbeid».	
Fusjon B.H./H.S.	6	AFP-ordning	13	Bilder fra Spania og Australia.	

Representantskapsmøtet

Ålesund, 4. og 5. februar 1994

Representantskapsmøtet er NHF's høyeste organ. Nytt av året var at møtet gikk over 2 dager. Møtet ble avholdt på Bryggen Home Hotell i Ålesund og NHF's leder Terje Rading åpnet møtet fredag 4. februar, klokken 13.00. På møtet deltok 15 delegater, 8 styrerepresentanter, representant for valgkomiteen og en observatør.

Møtets første dag

skulle være et arbeidsmøte, hvor kun delegatene deltok. Her skulle det ses på driften av NHF i forhold til formålsparagraf, vedtekter, ideologi og inngåtte avtaler med konsulenter og rådgivere. Delegatene arbeidet med spørsmål som omhandlet NHF's organisatoriske oppbygging, om det var hensiktsmessig at lokalt valgte styrerepresentanter også sitter som medlemmer i forbundsstyret.

Med begrunnelse i at alle styrevalgte driver sine styreverv på fritiden, ble det også diskutert om det kunne være hensiktsmessig å gå til ansettelse av en saksbehandler på hel- eller deltid. Det ble også tatt opp spørsmål om hvilke reelle utviklingsmuligheter og ambisjoner NHF bør ha utover dagens situasjon.

Disse spørsmål ble besvart etter at delegatene hadde arbeidet sammen i grupper. Resultatet av arbeidet ble tilbakemeldt til NHF's styre, slik at styret kunne sammenligne dette med sin egen vurdering av samme spørsmål og problemstillinger.

Det formelle representantskapsmøtet

ble avholdt på lørdagen, og møtet ble holdt etter NHF's vedtekter med fastsatt agenda. Etter at navneopprop og valg av personer til å underskrive protokoll var gjennomført, ble årsberetning for 1993 gjennomgått. Noe av det gledelige var å se at NHF nå har medlemmer fra 6 forskjellige helikopterselskap.

I forbindelse med forhandlingene ble spørsmålet om minstelønn tatt opp. Her kom det ikke til enighet, så dette skal tas opp igjen med avtaleforhandlingene våren 1994.

De endringer som er avtalt vedrørende AFP-ordningen mellom LO og NHO, vil få tilsvarende anvendelse for NHF's medlemmer i et av helikopter-selskapene.

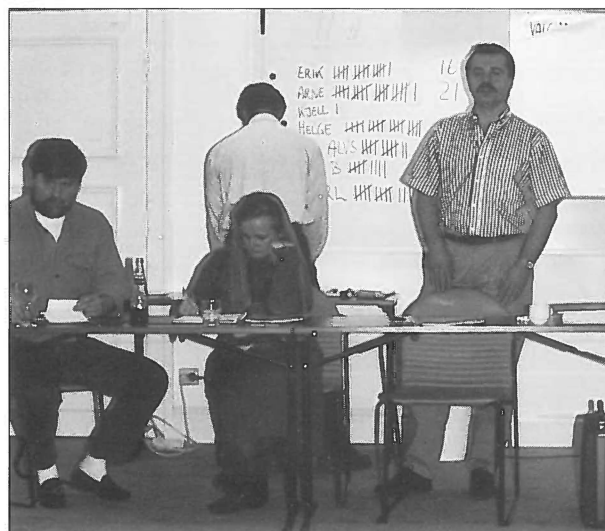
Kursvirksomheten

har også dette året vært høyt prioritert. Her kan nevnes forbundets kursstige for tillitsvalgte, utbrenthet og jobbstimulans, samt forhandlingspsykologi, de to sistnevnte arrangert av YSE. Ellers også andre kurs som: omstrukturering og nedskjæring i arbeidslivet, møteledelse og presentasjonsteknikk, innføring i arbeidsrett og Folketrygdens pensjonsordninger/AFP/«Førtidspensjoner», de to sistnevnte arrangert av Oddvar Iversen AS.

Møter med Luftfartsverket har i perioden vært avholdt, samt at NHF har deltatt på Solakonferansen og ved A.E.I. sitt årlige kongressmøte, som i 1993 ble avholdt i Köln.

Regnskapsmessig

viser perioden at NHF kom ut med et negativt resultat, som har sin årsak i rentenedgangen. På bakgrunn av dette ble det stigning på kontingenten for kommende periode. Budsjettet for inneværende år (1994) ble godkjent, men det viser et negativt resultat på kr 1.366, etter oppjustert kontingent.



NHF's gjenvalgte leder, Terje Rading (stående)

Prinsipp og handlingsprogram

Overordnet målsetting:

NHF skal:

- ivareta det enkelte medlems interesser
- ivareta og beskytte bransjens arbeidsplasser
- være faglig pådriver der det er naturlig.

NHF vil videreutvikle og styrke forbundet ved å:

- fortsatt arbeide for en sunn og god økonomi
- opprettholde status som eget selvstendig forbund
- fortsatt opprettholde konfliktfondets verdi
- markedsføre forbundets aktiviteter
- sørge for et fortsatt godt tillitsforhold mellom medlemmer og bedrifter
- rekruttere nye medlemsgrupper.

Handlingsprogram for NHF 1994/95:

Overordnet målsetting:

Sørge for at NHF til enhver tid har et sekretariat og forbundsstyre som kan ivareta medlemmenes interesser.

Organisasjon:

NHF er representert på forbundskontoret på faste dager. Bedre og større bruk av komiteer og utvalg ved særskilte utredninger og arbeidsoppgaver.

Lønns- og arbeidsforhold:

Sørge for at arbeidsutvalget til enhver tid får oppjustert sine kunnskaper i tariff, lønns- og forhandlings spørsmål.

Overenskomsten:

Sørge for at overenskomsten blir gjort gjeldende for Mørefly.

Reforhandle overenskomsten med NHO/FL, samt forvalte den i perioden.

Forhandlinger:

Forberede og gjennomføre forhandlinger.

Utdanning og fagutvikling:

Holde et nært samarbeide med YSF, og gjennom en intensivering av opplæring av medlemmene, vil NHF søke å få en bredere plattform for rekruttering av lokale og sentrale tillitsvalgte. Delta i seminarer ved behov for å oppjustere seg innen viktige områder for forbundet.

Opplæringsrådet for flyindustrien:

Primært oppnå en plass i rådet. Sekundært oppnå observatørstatus.

EØS:

Overvåke, komme med innspill/engasjement, drive opplysning.

JAR:

Holde faste møter og opprettholde kontakten. Fremme NHF's syn/standpunkter.

Samferdselsdepartementet:

Opprettholde kontakten. Fremme NHF's syn/standpunkter.

Rekruttering av nye medlemsgrupper:

Utarbeide handlingsplan.

Sikkerhet:

Arbeide for å opprettholde gjeldende standard innen helikopterbransjen.

NHF's kapital

På bakgrunn av inntektssvikt grunnet rentefall, ble det reist spørsmål om NHF skulle bruke noe av kapitalen som er avsatt på konflikt- og reservefond, i obligasjons- og aksjefond etter anbefaling fra ekspert. Dette for å bedre renteinntekt på kapitalen, enn å ha disse i bank. - Styret har behandlet denne saken helt korrekt, da de plikter å fremlegge alternative løsninger på inntjening av kapitalen. Det ble tatt en prinsipiell beslutning på at risikoen ville være for stor og at NHF ikke skal plassere kapitalen i nevnte alternativ.

Valg

av nytt styre i NHF ble gjennomført, og styrets sammensetning er presentert i bladet. NHF's gjenvalgte leder, Terje Rading, takket avtropende styterepresentanter for deres arbeid, og ønsket de nye velkommen.

Som undertegnede vil jeg takke Eidi Hinna, vår sekretær/reiseleder/tilrettelegger, som er én og samme person, for et glimrende opphold i Ålesund - jeg er sikker på at alle deltakerne er enig.

Tekst/foto: John K. Pedersen



Noen av delegatene som var samlet i Ålesund

FUSJON

Braathens Helikopter / Helikopter Service

Torsdag 30. september 1993

slo det ned en «bombe» i offshore helikopter miljøet - for den saks skyld i hele offshore bransjen: «Braathens Helikopter AS og Helikopter Service AS, skal slåes sammen!»

Reaksjonene var mange, fra lett skulder-trekning, til en følelse av å være regelrett forrådt. Det siste var jo hva en stor del av de Braathens ansatte følte. De hadde stått på i lengre tid, og gjort en innsats langt utover hva som vanligvis kan forventes og forlanges av ordinære lønns-takere. I Helikopter Service var det nok den rene overraskelsen som var det dominerende. Personlig så var jeg ikke overrasket over denne utviklingen, men jeg hadde ikke ventet dette akkurat da. Jeg så for meg at det ville skjedd ett til to år frem i tiden.

Den politiske utvikling innen luftfarten (EØS, JAA, opphevelse av konsesjonsområder osv.) tilsa at Braathens Helikopter måtte gjøre noen strategiske valg og satsninger. Resultatet kjenner vi nå. Braathens SAFE er «hjerterbarnet» og helikopterdriften ble avsluttet med god fortjeneste - til gremmelse for de ansatte og kunder (oljeselskapene).

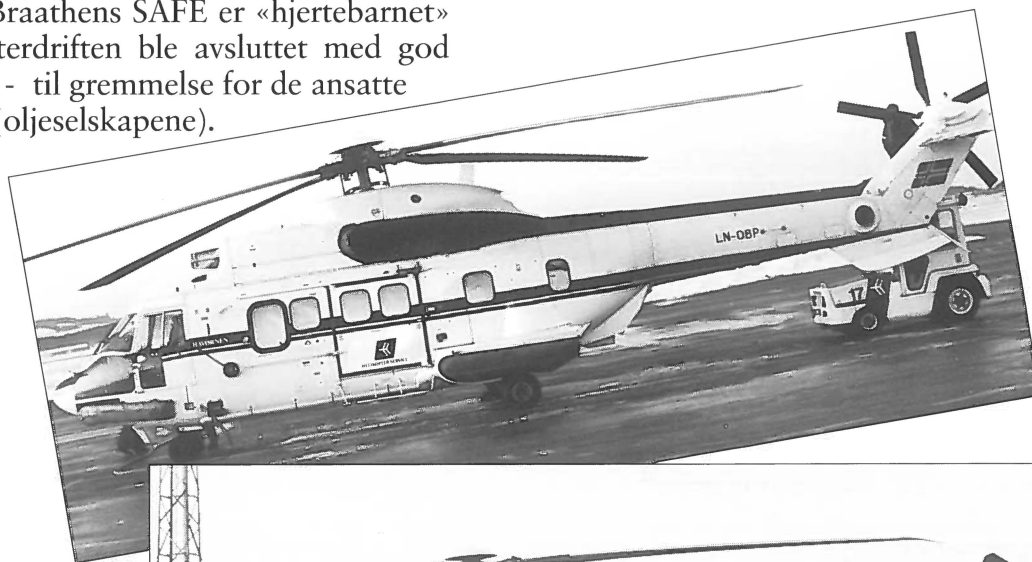
Hvordan er situasjonen i dag

etter at sammenslåingen er gjennomført? Etter mye jobbing i administrasjon, fagforening og diverse grupper, så må det vel sies at man er kommet rimelig helskinnet i mål. Noen skjær i sjøen har det vært - akevitt, fenalår og bonus, for å nevne de mest kjente. Lønnsforskjeller har det også vært en del av - disse er stort sett «sparket ut» med såkalte «fryse-lønnsordninger».

Individuell misnøye finnes det nok fremdeles en del av, men de fleste er nok tålig tilfreds. Tatt i betraktning den kompleksitet som ligger bak en slik sammenslåing av bedriftskultur, tariff, stillinger, systemer osv., så er det nok mitt inntrykk at vi er kommet vel i havn. Og her har foreningene gjort en stor innsats, Heldigvis så har vi en del tillitsvalgte som etter hvert har en del erfaring i fusjoner.

Vel blåst - Helikopter Service går videre med høy kollektiv!

Tor Alvsåker



Reisebrev fra Australia

«Som reisetekniker i Lufttransport må man være forberedt på det meste»,
sier Arne Søreide, i et brev til redaksjonen,
- og hvorfor, det skal vi få vite her i denne artikkel . . .

Mandag 3. januar 1994

reiste jeg fra Bergen til Tromsø, innstilt på å tilbringe 2 uker i hangaren - noe som hørtes passelig varmt og behagelig ut, årstiden tatt i betraktning. Men det skulle snart bli varmere. Jeg hadde sett nyhetsinnslag på TV fra områdene rundt Sydney i Australia, hvor skogbranner truet boligområdene. Det hadde slått meg at Lufttransports Bell 214, som var parkert i Madang, Papua New Guinea, burde kunne gjøre en innsats der - men det var en ganske fjern tanke. Inntil fredag morgen 7. januar, da vi fikk en forespørsel via Helikopter Service International:

«Hvor fort vi kan være operative i Sydney?»

Helikopteret trengte en del teknisk arbeid før det var klart, og vi hadde tre dagers ferryflight fra Madang til Sydney - så det var ikke mer tid enn vi trengte.

«Hvem har gyldig visum til Australia?»

Etter mye telefoning og sjekking av pass, ble foruten meg selv, Per J. Tednes og Leif R. Jacobsen valgt ut til å reise. Vi måtte avbryte arbeidet vi holdt på med, og reiste direkte til Helsesrådet for vaksinasjon. Der sto vi på rekke med buksen på knærne og fikk vaksinasjoner på løpende bånd.

Så var det tilbake på jobben for en gjennomgang av det som skulle gjøres i Madang, før vi tok til med turen til Sydney. Fredag ettermiddag var vi på vei.

Tromsø - Bergen, skifte innhold i kofferten. Ut med stillongs og inn med Hawaiskjorte og shorts. Adjø til kone og barn. Videre lørdag morgen: København - Zürich - Bangkok - Singapore - Port Moresby - Madang, på direkten! Etter 48 timers reising og venting i transit-haller, var det tre slitne mekanikere som ankom Madang mandag kveld.

En skulle tro at det ville være lett å få sove etter en slik tur - men det er det ikke. Det å sitte i ro

og sove og spise til alle døgnets tider, virker inn på magen. Tidsforskjellen på 10 timer, samt overgangen fra norsk vinter til tropenatt i New Guinea med 30° og 95% luftfuktighet, gjør sitt til å holde deg våken, på tross at du føler deg nærmere død enn levende.

Vel, vi var da på jobb dagen etter. «Gamle» LN-OSW som nå er omdøpt til P2-OSW, sto og ventet i hangaren hos Heli Niugini. Det ble et hyggelig gjensyn med gamle kjente. Vi har alle tre vært her noen turer før og blitt godt kjent med våre samarbeidspartnere i PNG. Så fulgte over en uke med effektiv jobbing, inntil vi var pakket og klar onsdag 19. januar.



Per Tednes tar seg fem minutt (under klargjøring av maskinen i Madang, P.N.G. - Bildet under: Vi hadde god hjelp av lokale krefter i Heli Niugini.



Bekjempelse av katastrofebranner

Magne Fjelnseth var i mellomtiden ankommet Sydney, og han var i full gang med å forberede en salgsturné rettet mot de offentlige etater som stiller med skogbrannvern i det sørlige Australia. Vår nyutviklede super brannbøtte var blitt sendt til Sydney og ventet bare på å bli montert.

De verste brannene i Sydney-området var nå under kontroll og tilstandene begynte å nærme seg det normale. Australia har ikke noen tradisjon med bruk av store helikopter til skogbrannsløkking. De har noen få Bell 412 og 212, samt en del små helikopter med bambi-buckets.

Da folk hadde fått pusten tilbake etter katastrofebrannene, kom det en storm av kritikk mot myndighetene fordi det ikke var tilstrekkelige ressurser i beredskap for å bekjempe slike storbranner som kommer med jevne mellomrom. Den forrige var i Melbourne i 1983. Dengang omkom over 70 mennesker. Så nå var tiden inne til å vise hva vi kunne tilby.

Vel, som nevnt var vi pakket og klar i Madang. Leif reiste hjem og Per tok rutefly til Sydney for å hjelpe Magne med å gjøre klar bøtta. Jarl Andreassen var kommet fra Norge for å fly maskinen sydover og Scot Cameron, flygesjef og general manager i Heli Niugini, skulle være med oss som co-pilot. Cabinen var fullpakket fra gulv til tak med reservedeler og utstyr. Bare et lite sete var igjen som plass til meg.

Flyturen fra Madang til Sydney var en sjelden opplevelse

Strekningen tilsvarer Oslo - Cairo, og flyhøyden var som regel bare noen få hundre meter over bakken. Bell 214B har ikke særlig lang rekkevidde, så det ble mange stopp underveis for å fylle drivstoff.

Fra mitt lille avlukke bak i cabinen kunne jeg betrakte en verden som er ganske fremmed for de fleste nordboere. Først over Papua New Guineas ville fjell, som strekker seg nesten 5000 meter til værs. Over Torres Strait, med alle sine eksotiske øyer og korallrev. Så langs østkysten av Australia, og over til tett jungel i nord på Cape York halvøyen. Etter hvert tørre landskap med kenguruer, kveg og sauer. Senere endeløse sandstrender hvor vi kunne se store flokker med delfiner boltre seg over sandgrunnene. Vi så også en del hai, rokker og en og annen hval.



Gold Coast, litt syd for Brisbane. - Bildet under: Endeløse sandstrender langs kysten av Queensland.



Vi var en stund truet av en tropisk syklon som ville hindre oss i å nå frem til Brisbane. Men heldigvis ble den liggende i ro rett utenfor kysten, så vi kunne ta oss frem uten for store problemer. Da vi nærmet oss Sydney fra nord, kunne vi tydelig se de store brannfeltene. Svartbrent skog sto helt opp mot husveggene, så det var tydelig at det hadde vært noen svært dramatiske dager bare kort tid før.

Da vi fløy inn over Sydney Harbour kjente vi straks igjen de berømte landemerkene: Sydney Operahouse og Harbour Bridge.



På flyplassen ble vi vinket inn av en velkomstkomite, bestående av Per og Magne.

Første etappe var tilbakelagt: 18 flytimer, 16 mellomlandinger og 3 dager.

Brannbøtta

som er utviklet innen AS Lufttransport, er et helt nytt konsept. Den ble brukt kommersielt første gang i Spania under skogbrannsesongen sommeren 1993. Her fikk vi vist at produktet holder mål, med hensyn til effektivitet og pålitelighet. Markedsavdelingen har gjort et omfattende arbeid for å markedsføre våre helikopter med brannbøtte i Sør-Europa. Vi ligger godt an til å få kontrakter her, også i 1994. Men nå skulle vi altså legge ut på en rundtur i Sør-Australia for å vise våre ferdigheter her.

Den første demonstrasjonen var den største. 30 innbudte gjester fra forskjellige brannvern og naturforvaltnings-etater i New South Wales. Et utall journalister og fotografer fra aviser, fagtidsskrifter og TV. Foruten da også en mengde tilskuere. Alt gikk knirkefritt fra vår side. Gjestene var imponert. De stilte mange spørsmål og var veldig interessert. Vi fikk et flott innslag i «Dagsrevyen» og fine innlegg i aviser og blader.

Vi fløy videre til Melbourne og gjorde en tilsvarende oppvisning for myndighetene i Victoria. Også her hadde vi et meget interessant og entusiastisk publikum. Nå håper vi bare at entusiasmen holder seg til neste brannsesong når kontraktene skal deles ut. Det ville jo vært en fin kombinasjon med Sør-Europa, ettersom årstidene er motsatt på denne siden av kloden.

Ettersom turnéen nå var over, reiste Per og Magne hjem fra Melbourne.

Midlertidig base i Canberra

Jarl og jeg fløy maskinen til Canberra, hvor vi har opprettet en midlertidig base. Vi tilbyr våre tjenester på 30 minutters varsel, men vi har frem til nå ikke hatt det spesielt travelt.

Imidlertid har vi fått mange henvendelser fra potensielle oppdragsgivere i New South Wales og Victoria, som ville ha utfyllende opplysninger om brannbøtte og helikopter.

Dette var et kort resymé av en arbeidsperiode i AS Lufttransport. Ikke en helt vanlig en, må jeg innrømme. Men det viser ihvertfall én side av en meget variert og uforutsigbar tilværelse.

Arne Søreide



Channel 7 stilte med eget reportasje-helikopter.



Magne Fjelnseth og Arne Søreide foran Sydney Opera House (til høyre: Jarl Andresen og Scot Cameron).

*Bildet under:
Nærbilder av kenguruer var ikke noe stort problem.*



«Hvem er det som tramper på min tro?»

Av nordsjøprest
Knut Mølbach

«Kirke i verdens
hverdag».

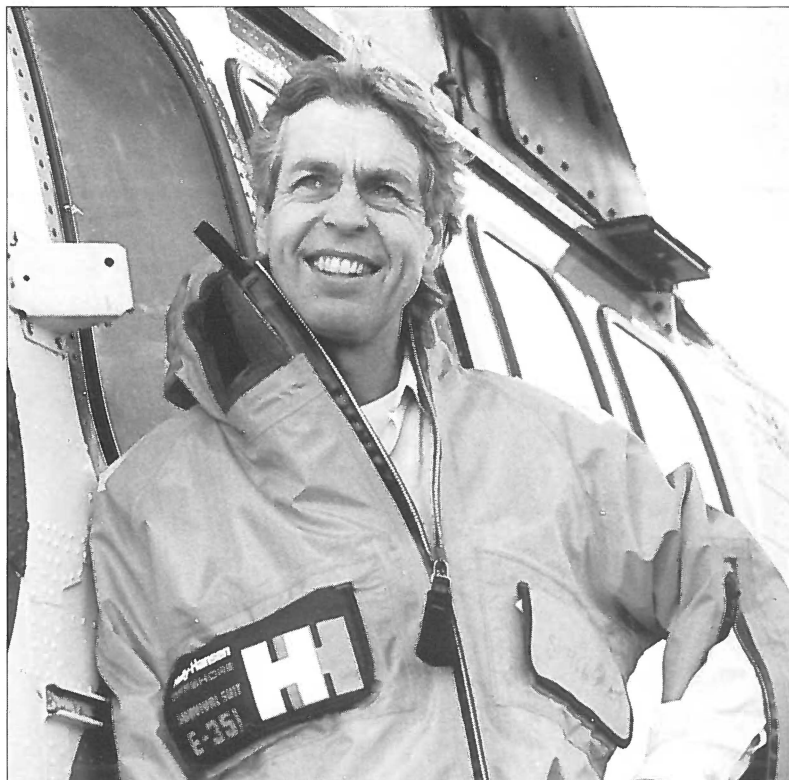
Dette er Sjømanns-
misjonens motto og
nordsjøprestens
virkelighet . . .

Få steder er skillet mellom hverdag og helg utydeligere enn på sokkelen. Få steder er kirken, ved presten, mer delaktig i medmenneskers liv og røre, gjøren og laden, hverdag og helg. Det er bare det at helgen nødvendigvis til forveksling må ligne på hverdagen. En del av prisen en off-shore-ansatt må betale for tre og fire ukers avspasering, er minst tolv timers arbeidsdag i samtlige fjorten dager han eller hun er ute i strekk.

Når jeg av og til ventilerer min usikkerhet om hvorvidt jeg har mitt virke i hverdagen uten å være kirke i den, får jeg det beroligende svar: «Knut, det gir trygghet og velvære bare at du er her, og deler tilværelsen med oss, tilgjengelig hele døgnet . . .»

Så er vel presten også prest når han iført kjeledress, hjelm, vernesko og -briller, søndag formiddag slår av en prat med en tool-pusher, roughneck, eller roustabout, på drillflooren eller ved mudshakeren, når han følger interessert med mens de skidder derricken, eller når han for den saks skyld knuser all motstand ved biljardbordet. Eller når han benker seg rundt bordet i messa og i kaffebaren. Der kan det plutselig bli helg. For en stiller et spørsmål. Det leder til samtale. Stunden mangler andaktens og gudstjenestens ytre, formelle kjennetegn, men etter sitt vesen er det helg like herlig. Og det altså like gjerne under 3-kaffen, i drillingen natt til onsdag, som om det skulle ha vært i kirketiden søndag formiddag - i kirken!

En av de få anledninger der jeg bytter kjeledress og Ola-benklær med prestekjole, er i



julehøytiden. For jul tar man seg tid til å feire i Nordsjøen, og det grundig. Og til grundig julefeiring hører prest og preken, juleevangeliet og julesalmer.

Jula varer helt til påske. Den glir for de fleste mer ubemerket forbi. Men mon tro om ikke også den har en sikker plass under huden hos mange? For noen påsker siden, var en gruppe fra land ute og underholdt med et show som ble kalt «Messias». Det inneholdt rike forekomster av det mange oppfattet som blasfemi, blandet sammen med god situasjonskomikk. Og reaksjonene kom: De må bare ikke komme her og raljere med min barnetro. OG SÅ I PÅSKEN, DA!

Jula varer til påske. Og jula svarer til påske.

For krybben og korset er snekret sammen av samme slags treverk!

MØREFLY på brannslukking i Spania

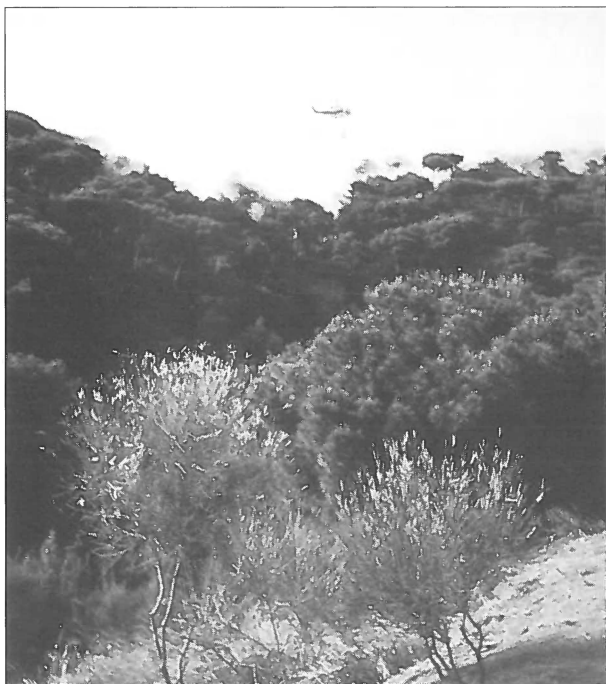
Reisebrev fra Odd Arne Hessen
(fortsettelse fra NHF-blad nr 4/93)

På enkelte branner var vi 5 stk Bell 205 og 1 stk Canadair, og da var det bra å ha BK117 på toppen for å dirigere. Hvis brannen ble langvarig, sørget brannledelsen for at mat og vann ble skaffet til veie, når vi skulle fylle drivstoff.

«De Monstrum» som brannfolkene kalte vår brannbøtte, krevde kontinuerlig vedlikehold, så teknikeren (jeg) var med på alle branner. Jeg ble plassert enten ved et badebasseng eller strategisk i nærheten av brannen. Det var ikke fritt for at det kom til enkelte komiske episoder når badebassengets vaktmester gikk i «fistel» når vi tømte bassenget deres for vann.

Temperaturen var det ikke noe å klage på, da den lå mellom 25-38°C - så brunfargen var ikke til å unngå. Det kunne jo også, som man forstår, bli lange dager, men en erfaring rikere. Som eksempel kan nevnes statistikk for LN-OPA, pr 17. juli 1993: 32 branner, 590 drop, 58 timer gangtid med bøtte, 70 timer flytid på stasjonsstedet siden oppstart.

Bildet under: Fra en spesiell brann nord for Barcelona.



På oppdrag med brannbøtta i områder ved Catalonia. Vi er nede for å hente vann i diverse badebasseng.



Jus spalte . . .

EØS - avtalen og arbeidsmiljøloven



NHF's
advokat
Jan Erling
Nilsen

Ikrafttredelsen av EØS-avtalen fra årsskiftet har medført at en rekke endringer i arbeidsmiljøloven har trådt i kraft fra samme tidspunkt. Dette er et eksempel på det overnasjonale regelverk innenfor EØS-området på virkning av intern lovgivning og som fører til at den må endres.

Interessant er det at det i dennes forbindelse er blitt vedtatt en ny bestemmelse i arbeidsmiljølovens §56A, som spesielt tar for seg masseoppsigelser. Inntil nå har vi ikke hatt noen spesiell lovbestemmelse for dette, men gjennom rettspraksis har vi sett at eksempler på at masseoppsigelser behandles spesielt av domstolene. Enkelte signaler kan også tyde på at domstolene kan være villig til å godta et svakere oppsigelsesvern for den enkelte ved masseoppsigelser.

Den nye lovebestemmelsen i §56A inneholder en interessant nyskaping, idet bedrifter som går til masseoppsigelser plikter å varsle Ar-

beidsformidlingen. Hensikten med dette er at Arbeidsformidlingen skal kunne sette inn ressurser på å hjelpe de oppsagte.

I lovbestemmelsen defineres masseoppsigelser som oppsigelse av minst 10 arbeidstakere som skjer innenfor et tidsrom på 30 dager, uten at oppsigelsene er begrunnet i den enkelte arbeidstakers forhold.

Arbeidsgiver pålegges å drøfte oppsigelsens nødvendighet med arbeidstakerenes tillitsvalgte på forhånd, og arbeidsgiver plikter å redusere den eventuelle omgang av oppsigelsene til et minimum. For de som blir oppsagt, plikter også arbeidsgiver å forsøke å redusere de uheldige virkningene av oppsigelsene.

Arbeidsgiver plikter å gi de tillitsvalgte skriftlig melding om oppsigelsene, omfanget og grunnlaget. Kopi av denne melding skal sendes til Arbeidsformidlingen. I denne forbindelse er det viktig at de tillitsvalgte har anledning til å kommentere arbeidsgivers melding om oppsigelse direkte overfor Arbeidsformidlingen. Eventuelle oppsigelser kan tidligst iverksettes 30 dager etter at melding er sendt Arbeidsformidlingen.

Disse nye bestemmelsene åpner for et interessant samspill mellom bedrift og arbeidsmarkedsmyndighetene. Dette åpner muligheten for å utnytte og samordne private og offentlige ressurser på en langt bedre måte, noe som vil styrke arbeidstakerenes stilling ved masseoppsigelser.

Til alle medlemmer med kollektiv skadeforsikring

Ved et beklagelig uhell, er et dekningselement fra de tidligere vilkår falt ut. Det gjelder elementet: «Tyveri uten innbrudd».

Det har ikke vært meningen å ta denne dekning ut ved revisjonen, denne videreføres derfor i de nye vilkår, med ordlyd tilsvarende de gamle vilkår, som er følgende:

Uaktet sikkerhetsforskrift, punkt 5.2, dekkes skade ved løsøre uten innbrudd:

Med inntil kr 5.000,- fra bolig eller fra låst

fryseboks utenfor forsikringsstedet. — Overstiger skaden kr 5.000,-, erstattes bare 70% av det overskytende beløp. Penger, bankbøker og verdipapirer er unntatt.

Ovennevnte punkt tilhører punkt 4.4.1.

Tyveri fra bygning/skade som erstattes, som under punkt 3, i de reviderte vilkår.

Med vennlig hilsen

Norsk Pool for kollektiv Skadeforsikring

AFP - ORDNINGEN

Formål

AFP er en forkortelse for avtalefestet pensjon og er en førtidspensjon som ble til ved lønnsoppgjøret i 1988, mellom NHO og LO. Den er en blanding av en arbeidsmarkeds basert og en offentlig pensjonsordning.

Ordningen trådte i kraft i 1989 og gjorde det mulig, for dem dette omfattet, å avslutte sitt arbeid ved fylte 66 år. Året etter ble aldersgrensen senket til 65 år, og fra 1. oktober 1993, ble grensen satt ned til 64 år.

Ved lønnsoppgjøret 1992, mellom NHF og NHO/FL, ble ordningen gjort gjeldende for ansatte i Helikopter Service, som er omfattet av helikopter-overenskomsten.

Kollektive vilkår

I prinsippet gjelder følgende vilkår:

A) arbeidstakere i tariffbundne medlemsbedrifter i NHO som har avtale med forbund innen LO.

B) arbeidstakere i bedrifter utenfor NHO som har avtale med forbund innenfor LO.

C) Arbeidstakere i tariffbundne medlemsbedrifter i NHO som ikke har avtale med forbund innenfor LO, når arbeidsgiver og arbeidstaker er blitt enige om at bedriften skal slutte seg til ordningen.

D) andre tariffområder partene er enige om.

APF-ordningen omfatter altså ikke alle arbeidstakere i landet. På tross av dette, dekker staten 40% av ordningen og bevilget hele 50 millioner kroner som et tilskudd i 1993.

Pensjonens sammensetning

APF brukes mye i bedrifter som ikke har noe eget tilbud om førtidspensjonering. Førtidspensjonen for en APF-pensjonist består av fire deler: 1) grunnbeløpet i Folketrygden. 2) tilleggspensjon (som er avhengig av tidligere inntekt). 3) sært tillegg. 4) et skattefritt AFP-t tillegg med kr 950 pr måned.

Opptjeningskrav

For å kunne benytte seg av avtalefestet pensjon må arbeidstakeren på uttakstidspunktet:

A) ha en pensjonsgivende inntekt som på årsbasis overstiger grunnbeløpet i Folketrygden, og dessuten ha hatt en tilsvarende inntekt i året før uttaksåret - og

B) ha hatt minst 10 år med poengopptjening i Folketrygden i perioden fra og med det år vedkommende fylte 50 år, til og med året før uttaksåret - og

C) i de 10 beste år i perioden fra og med 1967 til og med året før uttaksåret, ha hatt en gjennom-

snittlig pensjonsgivende inntekt på minst 2 ganger Folketrygdens grunnbeløp.

Krav om yrkesaktivitet

Rett til ytelser fra AFP har den som på uttakstidspunktet fortsatt er ansatt og reell arbeidstaker i en bedrift som er tilsluttet ordningen, – og har vært ansatt i bedriften de siste 3 år, – eller har vært tilsluttet AFP-ordningen de siste 5 år, – samt ikke oppebærer noen pensjon eller tilsvarende ytelser, uten motsvarende arbeidsplikt.

Der hvor arbeidstaker er ansatt i flere bedrifter, tilstår AFP bare dersom samtlige arbeidsforhold opphører.

Pensjonsberegning

Grunnpensjon fastsettes etter bestemmelsene i Folketrygdlovens §7-2. Bestemmelsene som medfører beregning av grunnpensjon på grunnlag av ektefelles trygdetid, får allikevel IKKE anvendelse. Som trygdetid ved beregningen av grunnpensjonen medregnes faktisk trygdetid mellom vedkommende fylte 60 år og tidspunktet for uttak av AFP. I tillegg medregnes antatt framtidig trygdetid fra og med uttakstidspunktet til og med det året vedkommende fyller 66 år.

Tilleggspensjon fastsettes etter bestemmelsene i Folketrygdlovens §7-3 og 7-5, og ytes på grunnlag av pensjonspoeng godskevet i perioden fra og med 1967 og til og med året før uttaksåret. I tillegg medregnes antatte framtidige poengtall for årene fra og med uttaksåret til og med vedkommende fyller 66 år.

Til pensjonister som forsørger ektefelle som har fylt 60 år, kan det ytes ektefellepensjon med 50% av pensjonistens fulle grunnpensjon. Ektefelle tillegg ytes ikke dersom ektefeller har hatt inntekt som minst svarer til grunnbeløpet.

Virkningstidspunktet

AFP ytes fra og med kalendermåneden etter at aldersgrensen er nådd og vedkommende har satt krav om ytelser. Retten til AFP faller bort fra og med kalendermåneden etter at vedkommende fyller 67 år.

Eksempel

AFP består av grunnpensjon	kr 37.300
+ tilleggspensjon, f.eks.	kr 75.000
+ sært tillegg kr 1.700 pr mnd	kr 20.400
= skattbar ytelse	kr 132.700
+ skattefritt AFP tillegg kr 950 pr mnd	kr 11.400

Flere opplysninger eller spørsmål om AFP-ordningen kan rettes til forbundskontoret.

NÆR-bilde

NAVN: MIA KOLØY

ALDER: 40

STILLING: REISESEKRETÆR

SIVILSTATUS: GIFT, 2 BARN



- **Generelt om intervjuobjektet:**

Mia er født og oppvokst i Sandnes. Hun trives godt i Gravarslia sammen med mann, 2 barn og 2 hunder. Mia liker seg godt i det hektiske miljøet på Reisekontoret, som hun har ledet i 13 år.

- **Velg deg et annet yrke:**

Det må bli innen helsesektoren.

- **Din største last:**

De lastene jeg har — nyter jeg . . .

- **Hva gjør deg forbannet:**

Urettferdighet.

- **Din beste og dårligste egenskap:**

God til å lytte og hjelpe andre som har problem. Dårlige egenskaper, må være når jeg blir forbannet og sier ting uten å tenke meg om.

- **Når føler du deg skikkelig snill:**

Når jeg har tid til min tante, som ble enke for snart et år siden.

- **Når overrasket du deg selv sist:**

Da jeg begynte på helsestudio, 2 ganger i uken.

- **Hva skremmer deg:**

Arbeidsledigheten som bare synes å øke.

- **Hva irriterer deg mest:**

Folk som aldri kan innrømme feil.

- **Dine beste venner får beskrive deg med fine ord — hvilke:**

Ærlig, hjelpsom, sosial, positiv.

- **Når gråt du sist:**

Det gjør jeg ofte, enten det er glede eller sorg.

- **Hva er du mest opptatt av for tiden:**

Fusjonen mellom HS og BH.

- **Finnes det en sak du vil streike for:**

Kan jeg aldri tenke meg.

- **Hva mener du om fagforeningsarbeid:**

Jeg synes de gjør en bra jobb.

- **Finnes det et menneske som provoserer deg:**

I så fall prøver jeg å ignorere det.

- **Er det noe du sier konsekvent nei til:**

Vold.

- **Når på døgnet trives du best:**

En rolig morgen med en lang frokost.

- **Hva kan du ikke klare deg uten:**

Mine to hunder, tur i skog og mark med dem.

- **Hva er de viktigste egenskaper til en god leder:**

En god leder bør kunne delegere oppgaver og ansvar til sine underordnede. Dermed kommer det andre naturlig.

- **Hva mener du om deregulering av luftfarten i Europa:**

Blir spennende å se utviklingen.

- **Hva mener du er viktigst for sikkerheten i helikoptertransporten i Nordsjøen:**

At vi klarer å ligge et hakk foran de andre.

- **Tar du ofte på mennesker:**

Ja.

- **Vet du hvilke avtaleverk som regulerer de ansattes forhold innen NHF:**

Helikopter-overenskomsten og de lokale særavtaler.

- **Beskriv en perfekt kveld for deg:**

Hjemme sammen med min mann, god mat, god rødvin og fyr i peisen.

PÅSKEKNASK '94

Er det ingen som vil vinne Flaxlodd? - Kjære lesere, er ikke vår konkurranse spennende nok? Vi venter fremdeles på svar fra «Juleknask '93», så derfor må vi bruke de samme oppgavene også i vår «Påskekask '94»!!

Send din løsning på oppgavene inn til NHF, og bli 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 sykkelport 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.

Send svarene innen 15. mai 1994 til:
NHF, Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn
LYKKE TIL og GOD PÅSKE!

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 160,- pr mnd. Dette medlemsskap gjelder inntil undertegnede skriftlig gir NHF beskjed om annet. Undertegnede gir herved NHF fullmakt til å trekke medlemskontingent via lønningskontoret for mitt medlemsskap. Adresseforandring sendes også foreningen.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ Sted: _____

Ønsker Kollektiv Hjemforsikring JA / NEI

Arbeidsgiver: _____

Lokalforening: _____

Dato: _____ Underskrift: _____

C

Returadresse:
Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522 - 4055 Stavanger Lufthavn

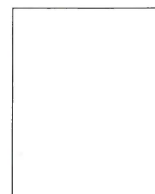


«Brannbøtta» til AS Lufttransport har (som det fremkommer av reisebrev og reportasjer) vært ute på flere oppdrag. Øverst: fra Spania, hvor det fylles vann nord for Barcelona.

Til høyre: fra Australia, under en demonstrasjon ved Sydney, hvor Bell 214B-1 dropper 2700 liter vann.



KLIPP HER



**Norsk
Helikopteransattes Forbund
Postboks 522
4055 Stavanger Lufthavn**