



# NHF

Norsk Helikopteransattes Forbund - Nr 4, 1994. Årgang 5



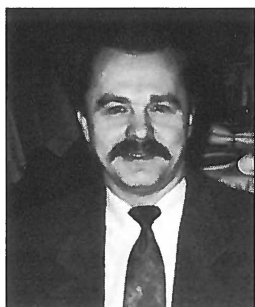
# Forbundskontoret:

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.

### Varamedlemmer:

- 1) Arne Søreide.
- 2) Helge Gjendem.
- 3) Erik Kjeldsen.
- 4) Karl Gjelvik.

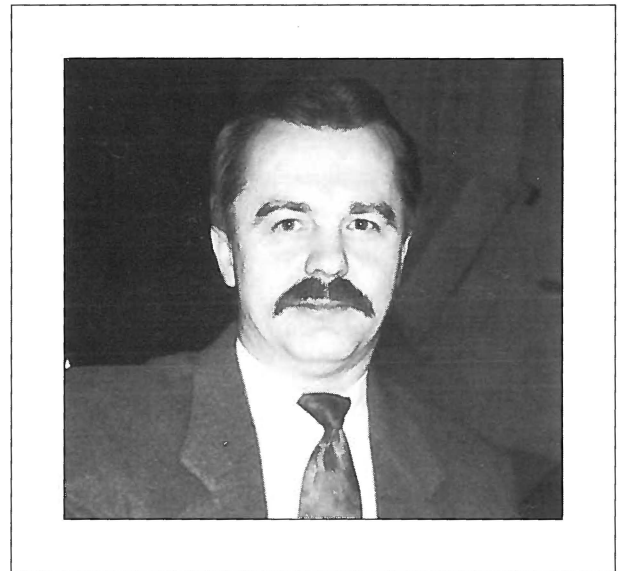
### Redaksjonskomité NHF's medlemsblad:

Lotte Hvid Ramsdal, Arne Søreide,  
Bjarte Teigen og Helga Holmedal.

---

# Lederen ber om ordet...

Lederen for NHF, Terje Rading



## Som et resultat

av EØS-avtalen og luftfartsavtalen med EU, har vi nå fått en konkurransesituasjon om helikoptertjenester i Nordsjøbassenget som stadig tilspisses.

Den største helikopteroperatøren, Helikopter Service, har de siste årene gjennomført en rekke fusjoner og oppkjøp av andre operatører som et ledd i en strategisk posisjon i markedet.

Opprettelsen av Norsk Helikopter kom som et svar på dette og for om mulig å bryte en påstått monopolsituasjon.

På den norske sektor har Bristow, i kraft av Norsk Helikopter, satt inn støtet mot markedet med stadig større kraft.

Prisnivået på tjenestene har fått et dramatisk fall og ligner rene dumping-tilstander, iscenesatt av samme selskap. Eksisterende kontrakter med flere års løpetid sies opp i flere og flere tilfeller, for så å bli gjenstand for nye anbudsrunder. På denne måten er markedet i ferd med å bli torpedert av kunstig lavt prisnivå.

Med det innsyn operatørselskapene har i helikopterselskapenes økonomiske og organisasjonsmessige tilstander, burde det være en enkel «A B C» å vurdere når selskap beveger seg på «smerteterskelen», hva inntjening og økonomisk ryggrad angår. Konsekvensene av inngåtte kontrakter til dumpingpriser er mange. En helikopteroperatør med lav inntjening og dårlig økonomisk tilstand, har liten eller ingen evne til å investere. Hverken i nytt materiell, personell (trening/oppgradering) og utstyr. I verste fall kan det føre til en nedgradering av helikoptervedlikeholdet. Det vil være en fullstendig feil utvikling av bransjen, satt i scene av kort-siktig tenkende personer.

Retten til fri konkurranse handler også om retten til å gå konkurs. Det synes som om dette nå i stor grad styres av operatørselskapenes iver i store kostnadskutt på helikopterstransporttjenester.

Alle medlemmer og lesere ønskes  
**en God Jul og et godt Nytt År!**

*Terje Rading*

## INNHOOLD:

NHF's adresse	side 2	Til dagsorden	7	Kollektiv forsikring	12
NHF's styre/tillitsvalgte	2	"Around the world"	8	Jus spalte	14
Lederen ber om ordet	3	Hjem til Jul	10	Valg i NHF	15
AEI-kongressen '94	4	Juleknask	11	Forside: Kåre Eikeland.	

# AEI - kongressen '94

Aircraft Engineers International's årlige kongress ble avholdt på Kypros, og Palm Beach Hotel, Larnaca, var rammen om arrangementet

## Hvert år møtes delegater

fra alle AEI's medlemsorganisasjoner for å bestemme denne verdensomspennende organisasjonens policy, hva angår forhold innen luftfart, forhold til alt vedlikeholdspersonell, og videre trekke opp linjene for hvordan AEI best mulig skal drives som organisasjon.

Etter planen skulle denne kongressen vært avholdt i Bombay, India, men grunnet vanskelige forhold for arrangørorganisasjonen, tok den kypriotiske organisasjonen over på kort varsel. Mange var nok ikke lei seg for dette, da situasjonen i India med pest-epidemien satt en demper på reiselysten for mange.

I år ble kongressen holdt i tidsrommet 12. til 16. oktober, og det var andre gang Kypros var vertskap. Den oppgaven løste det kypriotiske flytekniker-forbundet, ASITTKA, på en forbilledlig måte. — Det var en meget godt gjennomført kongress, som holdt et både faglig og sosialt høyt nivå. Dessuten kom den til å inneholde en viss form for dramatik, utløst av president Morten Arnesen.

Vel 50 deltagere, medregnet observatører fra hele verden, var samlet. Den europeiske andelen av deltagere er tradisjonelt stor, men årets kongress bar preg av uteblivelse fra mange europeiske organisasjoner, uvisst av hvilken grunn. NHF var representert med undertegnede som eneste deltager. Det skyldtes forfall av Per Midtkandal, MF-HS, grunnet inntrufne omstendigheter like før avreise.

## Åpning av den 23. AEI-kongress

President Morten Arnesen åpnet kongressen, og deretter ble det foretatt en presentasjonsrunde av samtlige tilstedeværende. En del medlemsorganisasjoner var ikke møtt ved åpningen. — Etter noen formelle saker var gjennomført, ble JAA Maintenance Director, R. C. Williams, presentert for en overrasket kongress. Mr. Williams holdt et meget interessant innlegg om fremdriften vedrørende JAR 65 og 147. Dessuten ble det vist hvilke problemer man hadde støtt på og hvilke fremdriftsplaner det var på nevnte JARs, JAR 147

(Training School) er nå ute med første «draft», og ser ut til å gå igjennom prosessen lettere enn 65. NPA (Notice of Proposed Amendment) er antatt å starte i juli 1995, med gjeldende dato: oktober 1996, og med endelig gjennomført dato: oktober 1998. Med andre ord før JAR 65.

Et annet aspekt er hvem som skal utføre eksaminasjonen. Nasjonale luftfartsmyndigheter, industrien, eller begge. Her ligger det et forslag om at MAST-teams skal overvåke dette, uansett hvem som foretar eksaminasjonen. JAR 65 er ute med draft 7 nå, og hovedspørsmålet er om det skal være et sertifikat eller ikke i det nye systemet. Her er både nasjonale luftfartsmyndigheter og industrien like uenige. Sterke røster er for et sertifikatsystem, mens andre argumenterer sterkt imot. Et annet vanskelig tema er hvem som skal utstede et eventuelt sertifikat. Her er både industrien og nasjonale luftfartsmyndigheter sterkt uenige igjen. Dette er noe industrien ønsker å ta hånd om. Nasjonale luftfartsmyndigheter ser helst at dette er en oppgave for dem, men her er dessverre ikke alle myndigheter enige. Draft 8 vil sansynligvis bli utstedt i februar 1995. Videre fremdrift er antatt innføring i april 1996, gjeldende fra oktober 1996, med endelig dato: januar 1999.

Mr. Williams poengterte at personell under utdanning i dette tidsrommet vil bli konvertert til de nye europeiske kvalifikasjonskravene. Etter Mr. Williams innlegg, ble det åpnet opp for spørsmål fra salen. Her ble det vist til svakheter i det nye systemet. Base Maintenance Inspectors er ikke med i JAR-systemet. NDT mangler, Continuous Training er ikke med JAR 147 og må inn som et spesifisert krav. Quality Control er mangelfullt i JAR 145, og det ble stilt spørsmål ved om systemet er lagt til høyeste kjente standard.

## Offisiell åpning

Kongressen ble offisielt åpnet neste dag, der kypriotisk TV og presse var tilstede. Mr. A. Adamides, arbeidsminister, holdt et innlegg der han la vekt på den rolle AEI har i dagens luftfart. Industrien har hatt alvorlige økono-



miske problemer, med stort press på de ansatte. Han verdsatte denne organisasjonen for sitt arbeid i å sikre standarden på vedlikeholdssiden. JAA Maintenance Director, R. C. Williams, påpekte viktigheten med AEIs deltagelse i utviklingen av det nye JAA-regelverket. Med den erfaring og kompetanse organisasjonen representerer, er det et viktig bidrag i prosessen. AEIs JJMB representant har så langt utført et meget godt arbeide. Videre holdt styremedlem i Cyprus Airways, Mr. D. Pantazis, et innlegg hvor han fokuserte på liberaliseringen av luftfarten med mange alvorlige problemer som følge. Arbeidet til fagforeningene spilte en viktig rolle og samarbeidet med disse var viktig.

### **Vedtekter, lover og regler**

Både vedtekter, lover og regler var gjenstand for endringer. Nye vedtekter ble vedtatt mot 2 blanke stemmer. Forslagene i lover og bestemmelser førte til debatt, der det ble enighet om å stemme over forslaget i sin helhet. Forslaget inneholdt blant annet opprettelse av: Technical Committee, og Internal Affairs Committee. Enstemmig vedtatt. Dette har styrket organisasjonsstrukturen.

### **AEIs JJMB representant**

Fjorårets kongress førte til at JJMB representant Svein Hansen, NFO, trakk seg etter en heftig debatt vedrørende et kompromissforslag ang. JAR 65. Hensikten med kompromissforslaget var å ikke bli «frosset» ut av komitéen, men fortsatt ha en innflytelse i prosessen. Kompromissforslaget ble nedstemt.

Grekeren E. Anadiotis ble utnevnt av AEIs styre til å utføre vervet som JJMB representant. Han har så langt det ser ut til utført dette etter beste evne. Men også han hadde med seg et kompromissforslag som han ønsket at kongressen skulle godkjenne nettopp for å fortsatt ha en viss innflytelse i JAR prosessen. Det er tragisk at Svein Hansen's forslag ble nedstemt, fordi det inneholdt åpninger mot JAR 147, som på det tidspunkt ikke eksisterte i JAA systemet. Etter en del debatt og presiseringer av ordlyden, ble kompromissforslaget til E. Anadiotis vedtatt, samtidig som fjorårets forslag om at det måtte gis rom for manøvreringsmuligheter under prosessen, også ble vedtatt. Forslaget inneholdt blant annet følgende:

*To accept the Basic License to be issued only by JAA/NAA.*

*To accept Type Rating License to be examined and issued by the JAA/NAA or by JAR 147 under direct control of the JAA/NAA.*

### **«President-dramatikk»**

President Morten Arnesen skapte en viss form for dramatikk da han lørdag morgen åpnet møtet med å deklare at han ikke aktet å lede kongressen videre, ettersom han ikke hadde støtte fra sin egen organisasjon, NFO. Rolf Dybvad, formann NFO, gjorde helt klart at Arnesen har hatt, og har full støtte som president. Vice-president, A. Georgiades, tok over, og en noe forundret kongress vedtok at Arnesen hadde dens fulle støtte. Arnesen tok deretter over å lede kongressen. Det viste seg senere at dette var gjort av taktiske grunner.

### **Australia**

John Aldis, formann i Australias Flyteknikerforbund, holdt et meget engasjert innlegg angående: flysikkerhet, flyvedlikehold, vedlikeholdspersonell, og flyselskapenes og myndighetenes rolle i dette. John Aldis ser ut til å være en mektig person innen luftfarten i Australia. Hans viten og engasjement i forbindelse med uverdige forhold om luftfarten der, hadde ført til at transportministeren måtte gå, og «hoderulling» innen CAA.

### **Nye medlemmer**

Organisasjonen fra Kuwait Airways var den eneste søker til AEI, med 296 medlemmer. På forhånd godkjent av AEIs styre og enstemmig godkjent av kongressen.

### **Observatører**

Det deltok observatører fra NFO og fra en russisk organisasjon som denne gang hadde egen tolk, hvis engelskkunnskaper var meget gode.

Fra observatørhold ble det gitt anledning til å orientere kongressen om egne forhold og synspunkter. Det knyttet seg stor interesse til den russiske organisasjonen. Visepresidenten Oleg Zudin fra Federation of Civil Aviation Workers Union of Russia - representerte 40.000 medlemmer. Han poengterte de vanskelige forhold for medlemmene angående både den politiske og økonomiske situasjon i landet. Videre påpekte han at kvaliteten på maintenance og air safety, var knyttet til hverandre og at dette hadde utviklet seg dramatisk i negativ retning av mange årsaker. Først og fremst av økonomiske grunner, som hadde

ført til en nedgradering av vedlikeholdet. Dessuten var det stadig mangel på reservedeler og dels slet de med gammel teknologi på både flymateriell og utstyr. Deres organisasjon innså viktigheten av å ta del i internasjonalt samarbeide, men dette ble begrenset av store språkproblemer. Medlemskap i AEI stod høyt på listen. Videre hadde organisasjonen på hjemlig plan regulære møter med transport-ministeriet.

## Valg

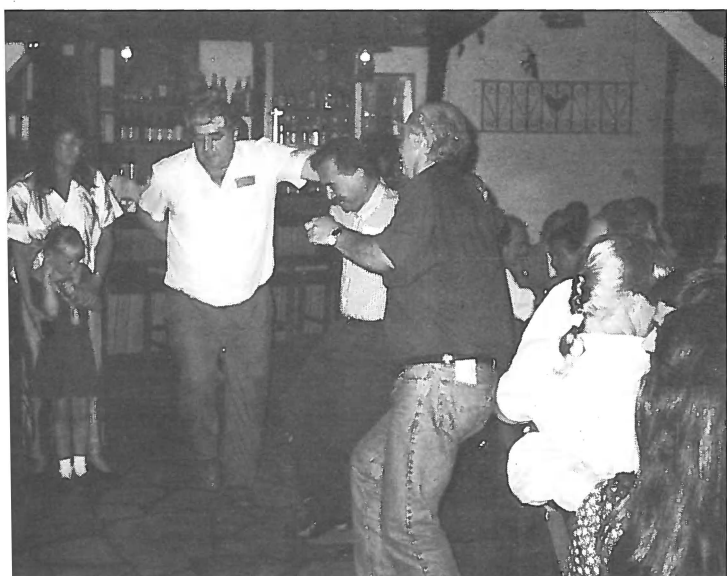
President Morten Arnesen stod for valg og ønsket ikke gjenvalg. Andreas Georgiades, Kypros, som har hatt visepresidentvervet ble enstemmig valgt til president. Ny visepresident ble A. Sharma fra India. Forslag til nye komitéer var allerede vedtatt, og teknisk komité erstatter JAR referance panel, som undertegnede var foreslått som formann for. Formann Technical Affairs Committee ble Peter Doyer, NFO. Formann Internal Affairs Committee, ble Morten Arnesen, NFO.

## Public Relation Committee

Formann Mario Lander, Unie Holland, la fram komitéens arbeide. Det er utarbeidet en mappe til bruk for nasjonale organisasjoner for å lette deres arbeid med kontakt mot viktige EU-organ, nyhetsbyrå og andre internasjonale organisasjoner.

Videre er det trykket en egen AEI-info brosjyre av høy standard.

Knut Grønkaar, NFO, og John Aldis, Australia, ble valgt som assistenter til PR-komitéen.



Sosialt samvær på en lokal taverna.  
Inn gresk delegasjon danser til Bouzouki-musikk.

## Avslutning

Morten Arnesen takket for seg som president, og ønsket den nye lykke til med vervet. Han kjente Andreas Georgiades personlig godt, og følte seg trygg på at AEI hadde fått en solid president.

Georgiades avsluttet med en oppsummering: AEI har hatt et aktivt år og mye er forbedret. Hovedkontoret er flyttet fra London til Hoofddorp, bare et steinkast fra JAA-kvarteret. Organisasjonsstrukturen er bedret med opprettelsen av viktige komitéer. Deler av vedtekter, lover og regler er endret. Opprettet egen database i Hoofddorp. Utgitt AEI-brosjyre. Deltatt ved IFALPA-kongressen. Representant i JJMB innen JAA-systemet.

Han lovet å ville gjøre sitt beste for AEI og takket medlemsorganisasjonen for deres arbeide og bidrag som var meget viktig.

Det ble ved avslutning av kongressen sendt ut en pressemelding. *tekst/foto: T. Rading*

PRESS RELEASE  
CONCERNING THE AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL (AEI) ANNUAL  
CONFERENCE 1994 HELD IN CYPRUS. 12-16 OCTOBER 1994

FOR SEVERAL YEARS, AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL (AEI) HAS BEEN INVOLVED IN THE PROCESS OF REVIEWING NEW EUROPEAN LAWS REGARDING THE IMPLICATIONS OF THE EUROPEAN AIR SAFETY REGULATIONS

PARTS OF THESE LAWS ARE RELATED TO THE COMPANIES (AIRLINES) OPERATIONS, DO THEY OPERATE AN ORGANISATION IN WHICH IT IS POSSIBLE FOR AIRCRAFT TO FLY SAFELY, AS WELL AS LAWS RELATED TO THE TRAINING LEVEL OF THE GROUND ENGINEER WHO IS RESPONSIBLE FOR AIRWORTHINESS OF THE AIRCRAFT.

THE PARTIES INVOLVED (CIVIL AVIATION AUTHORITIES, INDUSTRY, MANUFACTURERS, AND AEI) DIFFER IN THE WAY THEY THINK ABOUT HOW TO OBTAIN THE BEST LEVEL OF SAFETY.

AEI WANTS AN INDEPENDENT CONTROL BOTH OF THE LEVEL OF EDUCATION AND EXAMINATION NECESSARY FOR GROUND ENGINEERS AND OTHER TECHNICALLY TRAINED PERSONNEL, AND THE WAY THE INDUSTRY THINK IT CAN SAVEGARD THE SAFETY LEVEL (AND REDUCE MAINTENANCE COST) AT THE SAME TIME.

IN THIS RESPECT THE ANNUAL CONGRESS DISCUSSED THE MATTER AND MADE PROPOSALS TO THE EUROPEAN CIVIL AVIATION AUTHORITIES.

THE ESSENCE OF THE PROPOSAL IS THAT AEI WANTS TO SECURE THE HIGHEST LEVEL OF EDUCATION AND TRAINING AND INDEPENDENT CONTROL OF MAINTENANCE ACTIVITIES FOR THOSE WHO ARE RESPONSIBLE FOR DAY TO DAY AIR SAFETY.

THEY ALSO EXPRESSED CONCERN THAT THE AIRCRAFT WERE IN MANY CASES BEING OPERATED WITH THE MAXIMUM NUMBER OF POSSIBLE DEFECTS WHICH REDUCES THE EFFECTIVE SAFETY MARGIN. ACCORDINGLY THE CONFERENCE ISSUED THE FOLLOWING CHALLENGE TO INDUSTRY.:

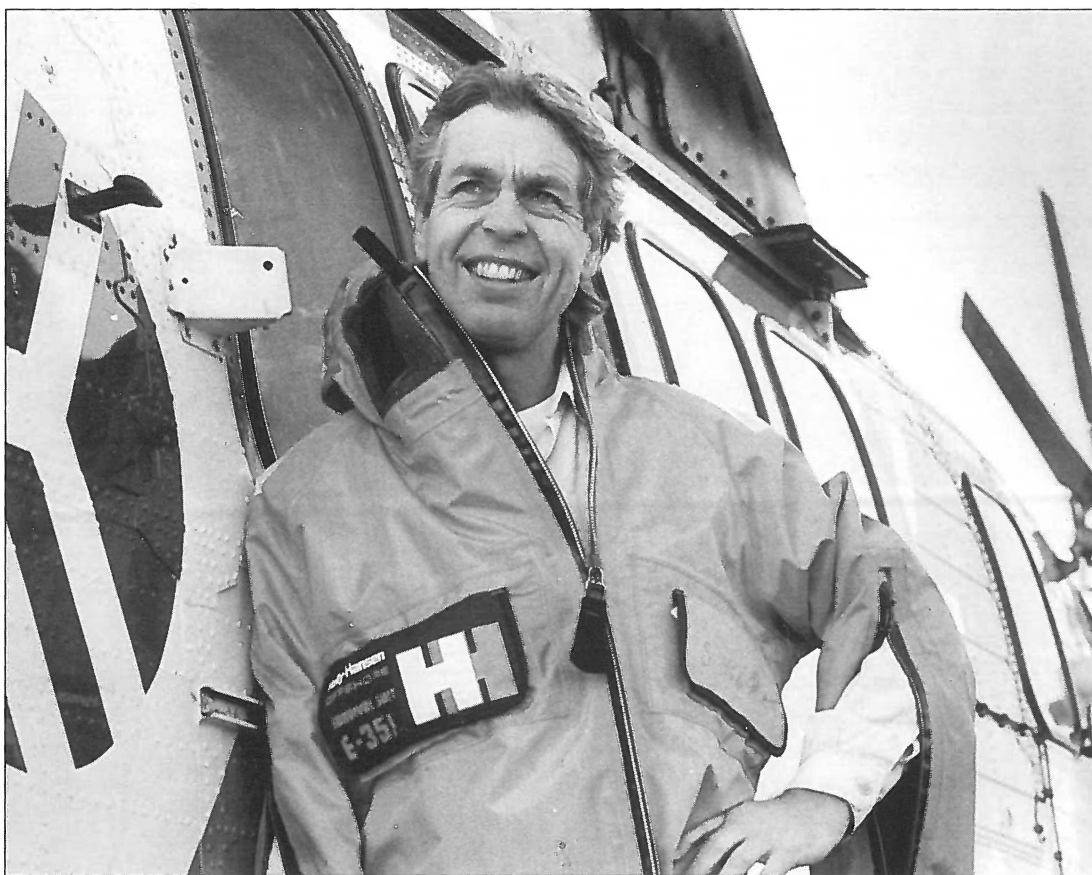
"THIS CONGRESS OF AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL CHALLENGES THE AIRLINE OPERATORS AROUND THE WORLD TO DISPLAY IN THEIR PASSENGER CABIN IN FULL VIEW OF THE PASSENGERS' A LIST OF ALL THE KNOWN DEFECTS ON EACH AIRCRAFT BEFORE EACH FLIGHT AND AGREE TO SUBMIT TO ANY INSPECTION AT ANY AIRPORT BY THE NATIONAL AIRWORTHINESS AUTHORITIES AT ANY TIME TO VERIFY ITS ACCURACY."

THIS CHALLENGE WAS VOTED ON AND PASSED BY THE CONGRESS UNANIMOUSLY.

FOR FURTHER INFORMATION PLEASE CONTACT  
M. LANDER PR COMMITTEE CHAIRMAN  
TEL 31-2503 22220  
FAX 31-2503 22556



# TIL DAGSORDEN!



av  
nordsjøprest  
Knut  
Mølbach

*En av mine venner og kolleger befant seg på det julefest-pyntede oppholdsrommet på en institusjon for mennesker med alkoholproblemer.*

*Salen var full og forventningene svarte til den store anledningen. Min venn hadde hatt ordet i noen få sekunder, da en av tilhørerne avbrøt, og utbrøt:*

*«Kom til saken da, pastor!»*

Presten hadde begynt der han skulle – han tok fatt på evangelistens forsikring om at Julens store begivenhet startet der og der, da og da. «Og det skjedde . . . ».

Derfra til sakens kjerne er det som de fleste vet et kort stykke. Men altså unødig langt etter den utålmodige tilhørers mening.

Jeg finner det tillitvekkende at det som overgår all forstand er ettertrykkelig forankret i den del av virkeligheten som forstanden føler seg hjemme i. Augustus og Kvirinius er ikke utenomsnakk i denne sammenheng, en utgjør sammen med manntallet en viktig tids- og stedsangivelse. De er bøyer som fortøyer Jesus til

historie og geografi – og hører derfor med til saksdokumentene.

– Men sakens kjerne er Jesus!

## **Kom til saken!**

På livets store agenda er det mange saker som kjemper om vår oppmerksomhet. Noen viktigere enn andre. Noen vanskeligere enn andre. Det er ikke lett å være saksforbereder og saksbehandler i en så komplisert tilværelse som den vi opplever. Vi fortaper oss gjerne i detaljer og uvensentligheter, mens hovedsaken blir gjenstand for overfladisk behandling, fordi vi mangler oversikt og orienteringsevne.

Julens budskap er en avgjørende sak vi skal ta stilling til. Julen er en appell om å komme til saken. Samtidig er den en beskjed om at saken kom til oss, mens Kvirinius var landshøvding og Augustus var keiser, – og fortsatt kommer mens Harald er konge og Gro er landsmoder . . .

Med ønske om en saklig høytid, og alt godt for 1995 e. Kr. !

# Ron Bower

## "AROUND THE WORLD"

### På årets Farnborough show

Ble vi presentert for en hyggelig texaner:

– Ron Bower er direktør i Austin Jet International, et firma som selger nye og brukte Bell Jet Ranger helikopter i Austin Texas.

28. juni 1994, startet Ron på en flytur som skulle gi han berømmelse for å ha satt to verdensrekorder. Drevet av en god porsjon eventyrlyst, kombinert med ønsket om å demonstrere helikopterets pålitelighet, gjennomførte han en flyging rundt jorden i løpet av 24 dager, 4 timer, 36 minutter og 24 sekunder. Med kun én dag på bakken, betyr dette 10 timers flyging pr dag i 23 dager. Tilsammen 229 timer og 22 minutter - og totalt 37633 km.

### Tanken ble «født» sommeren 1993

Ron var da i Australia og besøkte sin venn, Dick Smith, som selv hadde fløyet jorden rundt i helikopter i 1983. Dick gjorde dette uten ambisjoner om å sette verdensrekord. Følgelig brukte han over 11 måneder på turen. Verdensrekorden som Ron måtte slå, ble satt i 1982 av Ross Perot jr. og Jay Coburn. De hadde gjort turen under vanskeligere forhold enn det som er mulig i dag, ettersom det nå er mulig å fly gjennom Russland.

Ron Bower's planlegging av turen var meget omfattende. Han bestilte en ny Bell 206B-3 fra fabrikken i Canada. Han gjorde 4 turer dit for å forsikre seg om at produksjonen skred fram i henhold til hans ønsker og spesifikasjoner. For spare vekt, kuttet han ut alle tepper og lyddempende polstring. Flottører ble også droppet av samme årsak. Hele kabinen bak piloten var okkupert av en 344 liters drivstoff-tank. Dette ga ham dobbelt så lang rekkevidde som en standard Jet Ranger. Pilotsetet ble skiftet ut med et som var mer komfortabelt. Sikkert en god investering, med tanke på at han skulle sitte i det 10 timer daglig.

Da helikopteret var ferdig fra fabrikkens side, tok Ron ut den nye motoren og satt inn en brukt, nyoverhelt i stedet. Han mente at han hadde mindre sjanser for å få motorproblemer

på denne måten. Det manglet heller ikke hjelpemidler i cockpit. Foruten å være godt utstyrt for instrumentflyging, var helikopteret oppsatt med blant annet: autopilot, GPS-satelitt-navigatør (ikke mindre enn 5 stk.), satelitt-kommunikasjons-system med telefax, PC, farge-TV og stereoanlegg.



Ron selv gikk også gjennom omfattende forberedelser. Simulatorflyging hos Bell Training Academy og overlevelses-trening i crash-simulator som senkes i vannbasseng. Planlegging av selve flygingen, finansiering, forsikring og lignende, tok også tid. Spesielt tok det tid å få tillatelse med å fly gjennom Russland. Ron mottok den pr telefax mellom Canada og Island.

### Første del av flyturen

var preget av den publisitet og oppmerksomhet Ron hadde fått på forhånd. Over alt hvor han landet ville folk ønske ham god tur. På en del av strekningene nordover langs østkysten av USA og Canada hadde han selskap av en journalist.



Værforholdene på turen var ikke særlig gode. Spesielt overfarten fra Canada til Grønland, Island og videre til Skottland, var utrivelig.

«Jeg stilte radar-høyde-måleren på 50 fot og lot det stå til», forteller Ron og smiler.

Jeg tviler på at smilet var like bredt da han krysset havet mellom Grønland og Island. En tur på 4 timer i tåke og skittvær, et par hundre fot over ishavet.

Helikopteret trengte ettersyn underveis, og dette var også nøye planlagt på forhånd. 200 timers inspeksjon hos Osterman Aero i Sverige, og en 50 timers hos Era i Alaska.

Bortsett fra dette var det absolutt ingen tekniske stopp, og ingen feilfunksjoner overhode. Og Ron liker å poengtere dette - og vi er imponert.

Serveringen ombord var heller meget enkel. Ron tok av 7 kg på turen. Menyen var stort sett kjeks.

«Russland var nok det landet som ga det sterkeste inntrykket», forteller Ron. Dette enorme kontinentet som tidligere var så lukket for utlendinger, ga Ron mange gode venner og minner, som vil vare livet ut.



Høyt tempo preget imidlertid mesteparten av turen. Som Ron selv sier det: «Det er som å spørre en maraton-løper om hva han har sett langs løypen».

«Oppsummert var dette en flytur som gikk nøyaktig som planlagt», forteller en selvsikker Ron Bower og smiler sitt bredeste texas-smil.

— Det viser at dersom man gjør skikkelig arbeid på forhånd, så får man ingen overraskelser.

Arne Søreide



# HJEM TIL JUL

Novelle av Gunnhild M. Aal

Snøfnuggene hvirvlet i lyset fra billyktene, så jeg knapt så veikanten. Jeg kjørte med nærlys og følte selv at det gikk uhyggelig fort, men speedometeret sa bare ca 50 km i timen. Inne i bilen var luften god og varm, selv om rattet fremdeles holdt nærmest utetemperatur, og «Midt i Trafikken» spilte julemelodier og sendte hilsener og veimeldinger til oss «utskremte» som var på vei et eller annet sted til Jul.

Det hadde vært mørkt allerede før jeg sluttet jobben i dag, og som sagt, det var ikke akkurat noe drømmevær jeg kjempet meg frem gjennom. Av og til nærmest fløt bilen gjennom snøfonner på tvers av veien, og det var uvanlig lite trafikk.

Jeg strakte hånden ut mot passasjeret og varmet meg. Et laaaangt slikk kom som et kjærlig svar. Pan hadde også sikkert gledet seg om han hadde skjönt hvor vi skulle. Han vek aldri fra kjøkkenbenken hos tante Eva, og fulgte henne i tykt og tynt, - i det siste var det blitt mest tykt. Han var nok litt for liten i forhold til vekta, ja men verdens beste kamerat. Fikk håpe han holdt ut noen år til, selv om han ble . . . — Ja, han blir faktisk elleve år nå til jul. Jeg mimret videre om den julen Pan var den eneste gaven jeg registrerte, mens jeg myste ut på været. Pan var en gave fra snille naboer den jula mine foreldre døde. Jeg blir fremdeles helt kald, nærmest nediset innvendig når jeg minnes den altoverskyggende ensomhetsfølelsen som har plaget meg siden. Kommer stikkende og faktisk stopper meg helt i noen sekunder på de mest uventede tidspunkt. Gode, gamle Pan. Ble vel på en måte en erstatning for fortrolighet, selv om tante Eva og onkel Hans tok seg av meg med en hjertevarme, som om jeg var deres egen.

Merkelig lite trafikk. Nå hadde jeg ikke møtt en eneste bil på flere mil. Av og til så jeg et skimt av lys bak meg. Et underlig blått lys syntes å komme fra et sted lenger fremme. Nokså ubestemmelig. Trafikkulykke? Kunne forklare mangelen på møtende trafikk. Trist, spesielt nå på lille julaften. Det hadde ikke vært noen melding om sperring av vei og omkjøring på radioen, men det var kanskje for ferskt.

«I'll have a blue Christmas without you . . . » tonet ut og det følte med ett litt makabert. Hvor mange skulle savne noen akkurat denne jula? Et par-tre tårer fant veien nedover ansiktet og smakte salt. Mintes den første jula uten onkel Hans. Han ble så underlig på det siste. Ble liksom ikke seg selv etter at han hadde besøkt meg i november ifjor, og døde en uke før jul. Hjertet, sa legen. Men det var ett eller annet ubegripelig, mer en anelse enn noe konkret . . .

Enten var det lysskjæret borte, eller så snødde det tjukkere lenger fremme.

Rundt en sving står en Granada stasjonsvogn med snuten i grøfta. Ferske hjulspor. Ingen fotspor eller tegn til folk utenfor. Trenger de hjelp? Bilen ser tom ut, men noen kan ligge skadet. Rar farge på den, en slags matt grå-beige, nesten fargeløs. Jeg stopper og rusker i Pan. Gruer meg litt og venter på at de lysene jeg så bak meg for en tid siden skal ta meg igjen, men ingen kommer. Det snør nesten ikke nå, bare en slags ullen vinterstemning. Jeg får ta en titt. Lykta ligger rett bak førersetet. Pan hopper lykkelig ut og trer av på naturens vegne omtrent idet han tar bakken. Vimser litt rundt og forsvinner i skogen. Han har aldri brydd seg særlig om biler. Jeg tenner lykta og nærmer meg. Førstemann på ulykkesstedet. Mangeårig mareritt er blitt virkelighet.

Rart. Det ser ut som om Granada'en nettopp har kjørt utfor, men likevel virker det som om den har stått der lenge og blitt skikkelig nedstøvet, til og med rutene er nedstøvet. Den har bare noen få snøfugg på tak og panser, som om den har stått her siden slutten av den siste skura, og rundt omkring er det minst 20 cm nysnø. Fremdeles ingen fotspor. Jeg forsøker å lyse inn, skraper litt på sidevinduet og prøver igjen. Ingen i førersetet, såvidt jeg kan se. Ikke i baksetet eller bagasjerommet, heller. Og hjulsporene, de var visst ikke så ferske allikevel, for nå synes de knapt, om de noen gang var der i det hele tatt.

Jeg blir kvalm, tverrsnur og roper på Pan. Han står allerede klar og venter på å slippe inn i varmen igjen, små-tripper og hopper oppetter døra som han gjorde som hvalp. Jasså du, jeg trodde jeg hadde lært deg ikke å ødelegge



lakken sånn. Det samme kan det forresten være. Jeg vil vekk, fort.

Resten av turen husker jeg knapt . . .

Det er godt å komme til tante Eva. Varmen og kjærligheten omslutter meg. Hun kommer og slår armene om meg og ønsker meg velkommen hjem. En god, varm trygghet og kjærlighet strømmer gjennom meg og det er lyst og godt, det dufter deilig og alt er som det skal være . . .

«Hund og herre funnet drept i uforklarlig bilvrak. Politiet står uten spor».

Eva Borgens nabo får en vond forut-anelse, griper telefonen og ringer til gammel-lensmannen. Får visshet om hvem det er. Naboen har sittet hos Eva i hele natt. Den gamle har nektet henne å ringe nevøen. «Han er på vei», svarer hun hele tiden. Det var også hennes siste ord da hun åndet ut i halv seks-tida på julaftens morgen.

«Han er på vei . . .»



## årets JULE-KNASK



Er det noen som greier denne:

I kantina sitter Bjarte og blir vennskapelig mobbet. Han har fødselsdag, og påstår konsekvent han er 24 år, ikke en dag mer! Til kommentarer om at han har nådd «middagshøyden» og er på nedtur igjen, smiler han bare hemmelighetsfullt.

Firmaets eldste sønn tømmer kaffekoppen og stopper opp som snarest idet han går forbi. Han klapper Bjarte på skulderen og sier: «Du er en likandes kar, du Bjarte. Jeg husker da du ble født. Men jeg hadde nå håpet at du skulle bli litt mer enn 57 år, da!»  
Hvor gammel er egentlig Bjarte?



De som løser dette og vil være med i trekningen om 5 Flaxlodd, sender sitt svar på denne gaten til:

NHF,  
Postboks 522,  
4055 Stavanger Lufthavn.

Svarfrist:  
INNEN 15. januar 1995.  
Merk konvolutt/kort  
med «Juleknask '94»



# Kollektiv hjemforsikring 1995

*NHF har mottatt følgende informasjon  
fra Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring*

## Årspremien

for kollektiv hjemforsikring for 1995 er fastsatt til kr 830,-, herav naturskadepremie foreløpig fastsatt til kr 80,-.

Dette innebærer et premietillegg på kr 102,-, i forhold til 1994. Økningen er nødvendig for å komme ajour i forhold til en negativ skadeutvikling.

## Endringer

i kollektive hjemvilkår, gjeldende fra 1.1.-95: Nye Egenandelsbestemmelser for Innbrudd, under vilkårenes nye §§ 7.4 og 7.5.

Spesielle egenandeler ved innbrudd KUN for kommunekode 301 (Oslo), etter følgende nøkkel:

## Sikringsmåte:

- A) FG-godkjent sikkerhetslås på alle dører, samt på alle vinduer ved bakkeplan, og FG-godkjent alarm (uten tilknytning til alarmstasjon) - egenandel: kr 1.500,-.
- B) Har lås (som A) men mangler alarm (som A) - egenandel: kr 3.000,-.
- C) Ikke lås (som A) og ikke alarm (som A) - egenandel: kr 6.000,-.

Spesiell egenandelsbestemmelse for hele landet, også Oslo, ved følgende:

- D) FG-godkjent sikkerhetslås på alle dører, samt alle vinduer og FG-godkjent alarm (med tilknytning til alarmstasjon) - egenandel kr 0,-

## Begrunnelsen

for denne spesielle egenandelen for Oslo er at Skadepoolens erstatningsoppgaver viser med all mulig tydelighet at innbruddsrisikoen i storbyområder er overrepresentert i tallene både hva angår frekvens og erstatningsstørrelse. Innenfor gruppen «storbyområder» skiller Oslo seg videre klart ut som spesielt risikoutsatt i forhold til øvrige storbyområder.

Det anses således relevant å kunne skille mellom Oslo og resten av landet ved iverksettelse av denne type tiltak. Disse observasjoner underbygges av skadestatistikk i individuell hjemforsikring, hvor et stort tallmateriale viser at «riktig» premie i Oslo er ca det dobbelte av «riktig» premie i de mindre skadeutsatte distriktene.

Hovedsakelig er det tre aspekter som er tillagt vekt:

## 1: Bevaringsaspektet

Enhetsvilkår i kombinasjon med enhetspremie vil nødvendigvis etter hvert generere en individuell premie som er så høy at det vil føre til «avskalling» av medlemmer i distriktet. En slik avskalling vil redusere det totale dekningsbidrag for skader, slik at premien vil tvinges ytterligere i været. Siste trinn i en slik utvikling kan raskt føre til at forsikringsordningen vil: a) måtte avvikles, eller b) leve videre som en ren storbyforsikring, da med en pris tilsvarende forsikringsselskapenes Oslo-priser, minus ca 15%.

Andre kollektive hjemforsikringsordninger er allerede kommet lenger i denne negative spiralen, mens Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring med sitt nåværende premienivå, fortsatt har mulighet til å balansere ordningen ved spesielle distriktvise tiltak.

Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring føler på denne bakgrunn ansvar for å ta de forholdsregler som anses nødvendig for å kunne bevare forsikringsordningen i fremtiden til fordel for hele medlemsmassen.

## 2: Rettferdighetsaspektet

Selv om det generelt er ansett betenkelig å bryte med enhetsprinsippet i vilkår og premie i en kollektiv ordning, vil man etter hvert nå en grense hvor sikrede i lite skadeutsatte distrik-



ter ikke lenger er bekvemme med å subsidiere sikrede i mer skadeutsatte distrikter, noe som Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring faktisk i en viss grad allerede aner konturene av.

At differensiering skjer ved spesielle egenandeler, og ikke gjennom ren premiedifferensiering anses også som rettferdig, idet det store flertall som ikke opplever innbruddsskade, da ikke vil berøres av tiltakene.

### 3: Skadeforebyggingsaspektet

Selskap som tilbyr individuelle innboforsikringer har en stor fordel ved at de kan oppmuntre sine forsikringstakere til skadeforebyggende adferd, gjennom premie/vilkårsbestemmelser.

Erfaring tilsier at rene holdningskampanjer har liten effekt i forhold til økonomiske insentiver i form av rabatter, egenandelsfritak eller egenandelsforhøyelser.

Av hensyn til forsikringsordningens fremtidige eksistens har Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring med disse tiltak tatt i bruk et av forsikringsselskapenes beviselige effektive virkemidler for reduksjon av skader.

Merk også at det innføres egenandelsfritak ved innbrudd, gjeldende for hele landet, dersom man har «full innbruddssikkerhetspakke».

Videre er følgende endringer planlagt i vilkårene:

### Naturskadeforsikringen

Myndighetene og forsikringsbransjen arbeider for tiden med en revisjon av naturskadevilkårene. Hovedhensikten er justering av oppgjørsregelen. Endringene vil ikke bli nærmere fastsatt før i desember, slik at det ikke er mulig å informere om detaljene nå. Imidlertid er det allerede nå klart at endringer vil være til fordel for forsikringstakerne. Samtlige forsikringsordninger vil bli pålagt å ta inn reviderede naturskadebestemmelser i sine vilkår.

### Retts hjelpsvilkårene

Norges Forsikringsforbund har anbefalt sine medlemselskaper å ta inn et ledd i retts hjelpsvilkårenes § 10.4.4. som regulerer advokat-salæret.

Den gjeldende ordlyd blir sannsynligvis:

«Timesatsen er begrenset til den salærsats som til enhver tid er fastsatt i henhold til lov om offentlig, fri rettshjelp».

Denne satsen er i 1994 kr 495,-.

Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring vil ta denne ordlyden (eller i det vesentlig tilsvarende ordlyd) med i sine rettsvilkår f.o.m. 1995, bare dersom de øvrige hjem-forsikringsgivere i bransjen gjør det samme. Ellers vil vilkårene stå uendret.

## Status tariffavtale-kravet for medlemmer i Mørefly

*NHF har ennå ikke fått gjennomslag for sitt krav overfor NHO/FL, om å få gjort Helikopteroverenskomsten gjeldende for medlemmer i A.S Mørefly.*

Som tidligere nevnt, nektet NHO å gjøre Helikopteroverenskomsten gjeldende for Mørefly, dette fordi den etter deres syn var «spesiallaget» for Helikopter Service og derfor ikke er noen bransjeavtale. Videre hevdet NHO / FL at Møreflys drift ikke var sammenlignbar med andre helikopterselskaper. Driften i Mørefly

var så spesiell at det måtte lages en egen tariffavtale for dem. Senere ble det fremsatt krav om å lage en helt «ny» bransjeavtale.

Forhandlingene mellom partene er avsluttet, og NHFs krav om å få gjort Helikopteroverenskomsten gjeldende for våre medlemmer i Mørefly er bragt inn til den såkalte Faste Tvisstenemnd for Nemndsavgjørelse.

I skrivende stund er partene ennå ikke innkalt til den Faste Tvisstenemnd, med det er NHFs håp om at denne sak er avgjort innen årets utgang.

# Jus spalte . . .

## Noen tanker om utviklingen av oppsigelsesvernet

ved NHF's advokat Jan Erling Nilsen

Helt siden første halvdel av dette århundret, har det vært en begrenset anledning til å bringe ansettelsesforhold til opphør ved oppsigelse av individuelle arbeidsavtaler. Disse avviker sterkt fra vanlige løpende kontrakter som vanligvis fritt kan oppsies fra hver av partenes side. Arbeidsavtalene ligner derfor mer på husleieavtalene, ved at det her kreves «saklig grunn» for å bringe avtalen til opphør fra utleiers side. På samme måte som det også kreves «saklig grunn» for å bringe en arbeidsavtale til opphør fra arbeidsgivers side.

Den begrensning som ligger i arbeidsgivers adgang til å si opp arbeidsavtalen, kalles da gjerne oppsigelsesvernet. Dette har gjennom de siste 50-60 år gjennomgått en betydelig utvikling som har kulminert med innføring av de nye EØS-reglene.

Utviklingen har først og fremst bestått i at reglene har blitt mer spesialiserte. Utgangspunktet fra 1930-årene var at det ble krevet «saklig grunn» for at oppsigelse lovlig skulle finne sted. Dette har gjennom hele den utvikling som har funnet sted frem til i dag, vært grunnbegrepet. Imidlertid har vi fått regler som på forskjellige måter presiserer saklighetsbegrepet ut fra de forskjellige situasjoner som kan begrunne oppsigelser. Således har vi fått en presisering av begrepet når det gjelder innskrenkninger, oppnådd pensjonsalder, overdragelse av bedrift og masseoppsigelser. På trappene er nå også nye regler om anledning til tidsbegrenset ansettelse, hvilket også vil berøre oppsigelsesvernet.

Det er grunn til å hilse den foregåtte utvikling velkommen. Først og fremst fordi verden stadig blir mer komplisert og at oppsigelsesgrunnlagene dermed også blir fler og mer innfløkte. Skal oppsigelsesvernet dermed holde tritt med utviklingen, må også disse regler endres i takt med denne.

Åpenbart er det også en fordel at lovgivningen nå inneholder mer differensierte regler. Formodentlig vil dette øke den preventive virkningen i forhold til de usaklige oppsigelser.

Loven nevner nå eksplisitt hvordan arbeidsgiver skal gå frem og hvilke krav som stilles. Før måtte man ha inngående kjennskap til rettspraksis for å få tak i det nærmere innhold av oppsigelsesvernet. På denne måten har utviklingen ført til større tilgjengelighet for allmenheten. Har så utviklingen gått i retning av et bedre oppsigelsesvern for arbeidstakerne? Svaret på dette spørsmål kommer an på i hvilket tidsperspektiv man ser det. Ser man utviklingen fra 1930-årene, har utvilsomt oppsigelsesvernet blitt styrket. Ser man imidlertid på utviklingen fra arbeidsmiljølovens vedtagelse i 1977, så er spørsmålet ikke så enkelt å besvare. Overraskende for mange har det vel vært at de nye EØS-reglene har gitt et bedre oppsigelsesvern enn vi hadde i Norge, ut fra den oppfatning at Norge lå veldig langt fremme på dette området.

På to områder er det imidlertid min oppfatning at oppsigelsesvernet har blitt svekket fra 1977 frem til i dag. Først og fremst gjelder dette anledningen til midlertidig ansettelse. Slike ansettelsesforhold kan jo bringes til opphør uten oppsigelse. Det var imidlertid lovgivers forutsetning at det skulle gjelde strenge begrensninger i anledningen til midlertidig ansettelse, slik at oppsigelsesvernet dermed ikke skulle svekkes. Etter min oppfatning, har imidlertid domstolene ikke praktisert begrensningene i anledning til midlertidig ansettelse særlig strengt. Dette kan da ha ført til at flere arbeidstakere er blitt ansatt imidlertidig for å unngå problemet med oppsigelsesvern. Dette er nok også grunnen til at man i disse dager ønsker å gjøre adgang til midlertidige ansettelser mindre. Også når det gjelder de såkalte masseoppsigelser, anser jeg at oppsigelsesvernet er blitt svekket. Før vi fikk de nye EØS-reglene om masseoppsigelser, hadde vi ingen særskilte lovbestemmelser om dette emnet. Rettspraksis har imidlertid vist at domstolene ved masseoppsigelser, har stillet mindre krav til saklig oppsigelse i forhold til den enkelte. Når arbeidsgiver har foretatt mange oppsigelser på én gang, har altså domstolene ikke villet stille så strenge krav.



# Valg i NHF

*I forbindelse med Representantskapsmøtet i Norsk Helikopteransattes Forbund, lørdag 25. februar 1995, skal det velges nytt forbundsstyre.*

**Følgende styreverv er på valg:**

- Leder
- Sekretær
- Styremedlem utdanning
- Styremedlem lover og bestemmelser
- 1. varamedlem
- 2. varamedlem
- 3. varamedlem
- 4. varamedlem

Leder og varamedlemmer velges for 1 år, de øvrige styremedlemmer for 2 år.

**Valgkomitéen består av:**

Bjørn Åge Dybdal-Holthe (TAF-HS)

Ola Furulund (MF-LT)

Rolf Bergstrøm (MF-HS)

Odd Arne Hessen (MF-Mørefly)

Heidi Kleppe (TAF-HS)

Valgkomitéen ønsker at du som et aktivt 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 for nytt forbundsstyre. Dersom du selv har ønsker om en plass i NHF's styre, kan du selvsagt gi oss beskjed om det.

**Frist for å komme med forslag settes til 25. januar 1995.**

Innkomne forslag må være skriftlig, og inneholde fullt navn, firma ansatt i, samt forslagsstillerens 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.

---

## Nytt styre i TAF - Helikopter Service

På Generalforsamling i TAF-HS,  
30. november '94,

**ble følgende styre valgt:**

Leder: Helge Anonsen

Nestleder: Oddbjørn Solbakk

Sekretær: Kjellaug Selset

Kasserer: Rigmor Nevland

1. styremedlem: Einar Kverneland

2. styremedlem: Nils Nygård

3. styremedlem: Reidun H. Gundersen

1. varamedlem: Leif Einar Pedersen

2. varamedlem: Synnøve Haug

3. varamedlem: Egil Langhelle

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