

**NHF**

NR. 2 1995 ÅRG. 6

# nytt

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

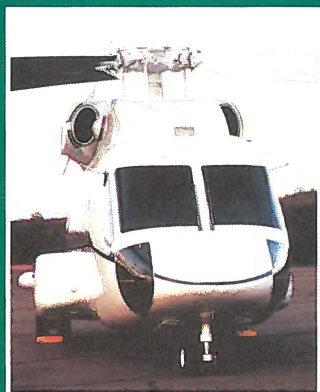


## INNHold:

Ledere	3
Hilsen fra Florø	4
Solakonferansen	6
Kurs	7
Har du hørt	8
Bell 214-B1 er tilbake	9
Slep av Troll	9
Årets lønnsoppgjør	10
Hilsen fra Spania	11
Lover og bestemmelser	14

Forside foto:

Sikorsky S-92 Helibus™



NHF's medlemsblad:

Ansvarlig redaktør:

Lotte H. Ramsdal

Redaksjon:

Arne Søreide

Rigmor Nevland

Deadline for  
innsendelse av stoff  
til neste nummer av  
NHF-bladet er 25. august

## VERDT Å VITE OM NHF

NHF ble stiftet i 1984 og er et landsomfattende, frittstående og partipolitisk nøytralt forbund. Det har direkte forhandlingsrett overfor Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Flyselskapenes Landsforening (FL).

Forbundet organiserer ca 90% av alle ansatte innen helikopterbransjen (utenom piloter).

NHF's medlemsblad utkommer 4 ganger i året. Det distribueres til våre medlemmer, norske helikopterselskap, alle store oljeselskap og norske myndigheter som har interesse innenfor helikopterdrift.

Vår kontoradresse er:

NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

Postboks 522

4055 Stavanger Lufthavn

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

Tlf. 51 65 39 24, telefax 51 65 37 83

## FORBUNDSSTYRET:

### Leder:

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

### Nestleder:

Olaf Undal  
Agneveien 15  
4300 Sandnes  
Tlf. 51 66 78 50

### Sekretær:

Rune Svarstad  
Skeielia 80  
5046 Rådal  
Tlf. 55 13 68 88

### Styremedlem utdanning:

Heidi Kleppe  
Snødeveien 28B  
4056 Tananger  
Tlf. 51 69 70 40

### Styremedlem økonomi:

Martin Fløysvik  
Svartmeisveien 15  
4300 Sandnes  
Tlf. 51 62 11 50

### Styremedlem lover og bestemmelser:

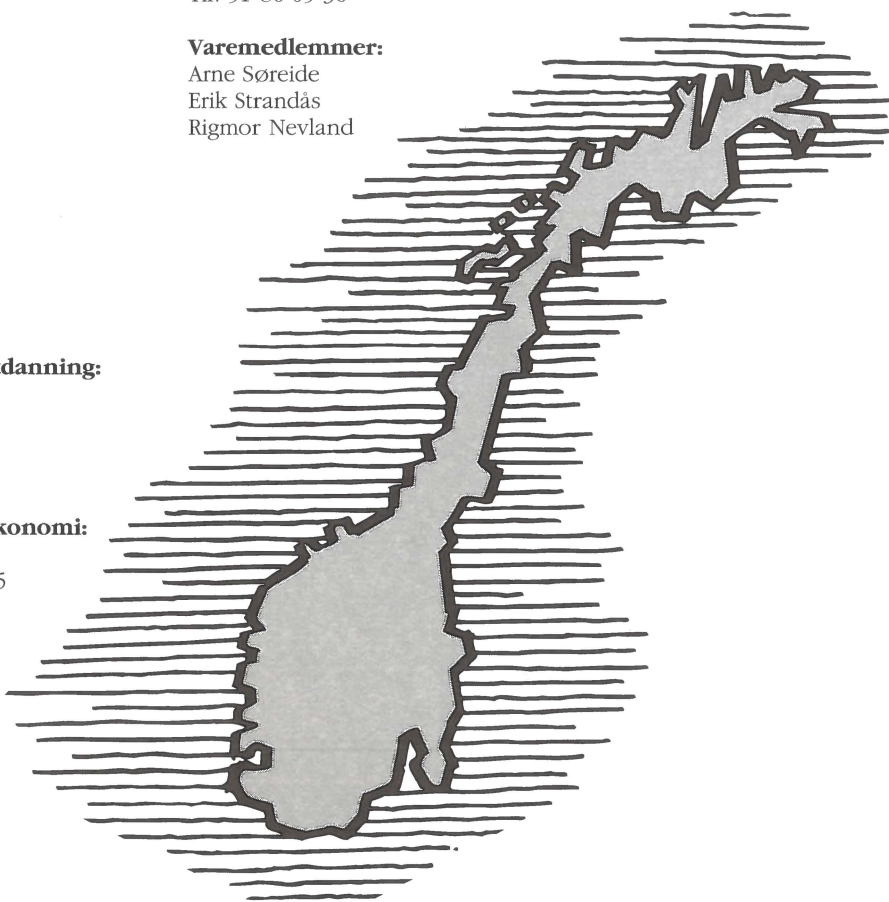
Arvid Olsen  
Vigra  
6040 Vigra  
Tlf. 70 18 33 70

### Styremedlem info:

Lotte Hvid Ramsdal  
Skipsbygger Knudsensvei 8  
4085 Hundvåg  
Tlf. 51 86 05 36

### Varemedlemmer:

Arne Søreide  
Erik Strandås  
Rigmor Nevland



# Bedraget i luftfarten

ICAO (International Civil Aviation Organization) med dagens 182 medlemsorganisasjoner satte i 1947 rammebetingelsene for internasjonal luftfart i form av regelverk og reguleringer.

Intensjonen var å arbeide for en trygg og ordnet utvikling av internasjonal sivil luftfart med like muligheter for alle medlemsland.

Det paradoksale med dette regelverket er at medlemsorganisasjonene kan reservere seg mot bestemmelser som ikke passer for dem. Med andre ord, et regelverk mer eller mindre retningsgivende.

For å nedgradere risikomomentet, er det satset stort på safety aspektet. Ethvert luftfartsforetak fokuserer på safety og medgir at nettopp dette er et meget høyt prioritert område. Sikkerhet er noe man ikke går på akkord med. Sannheten er desverre en helt annen.

Både europeisk og internasjonal luftfart har hatt sine kriseår med tap i milliardklassen. En stadig økende ulykkesstatistikk har bare forsterket krisen. Flyselskapene er i større grad opptatt av reorganisering og effektivisering for å få til en mest mulig lønnsom drift. Kampen om markedet og kundene

foregår med stadig nye tiltak. Best service på bakken og i luften er konstant under forbedring og blir brukt med større oppfinnsomhet i reklamens makt.

Hva så med safety? Alle selskaper hevder å holde et høyt safety nivå. Men safety koster. Det koster tid, ressurser og ikke minst penger. Som kjent presses driftskostnadene nedover og derved begrenses kostnadsnivaet på bl.a. safety. For parallelt med at ethvert luftfartsforetak fokuserer på safety aspektet, gjennomføres det i den andre enden stadig nye tiltak for å bli kostnadseffektive.

At dette har hatt effekt på flysikkerheten finnes det mange bevis på. "Svindelen" innen flere områder er økende. Bølgende parts (falske deler), forfalskede loggbøker - vedlikeholdsdokument, brudd på vedlikeholdsrutiner, trussler og press overfor de ansatte er noen av elementene.

I Norge var Braathens Safe først ute med å innføre 3 dagers (72 timer) daglig inspeksjon på sine luftfartøy mot hvert døgn (24 timer) som er vanlig. Luftfartsverket godkjente dette som det ble søkt om å innføre.

SAS som konkurrent så seg nødt til å følge etter. Helikopteroperatører synes å ha små marginer å gå på, delvis fordi operasjonskostnadene er høye og delvis fordi kundene har stor "makt".

Men det kommer til et punkt der prisene er så lave at operatorene ser seg tvunget til å foreta såkalte "short cuts" for å bli i markedet. I en safety kritisk virksomhet som å operere helikopter er dette totalt uakseptabelt.

Den nye offshoreoperatoren Norsk Helikopter har nylig søkt Luftfartsverket om tillatelse til å operere etter bestemmelser planlagt innført først i 1998.

Det dreier seg om å fly mot en destinasjon i Nordsjøen uten nok brennstoff til å kunne returnere til land fordi det ikke var mulig å lande på destinasjonen p.g.a. f.eks. dårlige landingsforhold.

JAA (Europeiske Luftfartsmyndigheter) er i ferd med å utvikle felles europeiske lover og bestemmelser innenfor alle områder av luftfart. Noen er allerede ferdige og gjeldende.

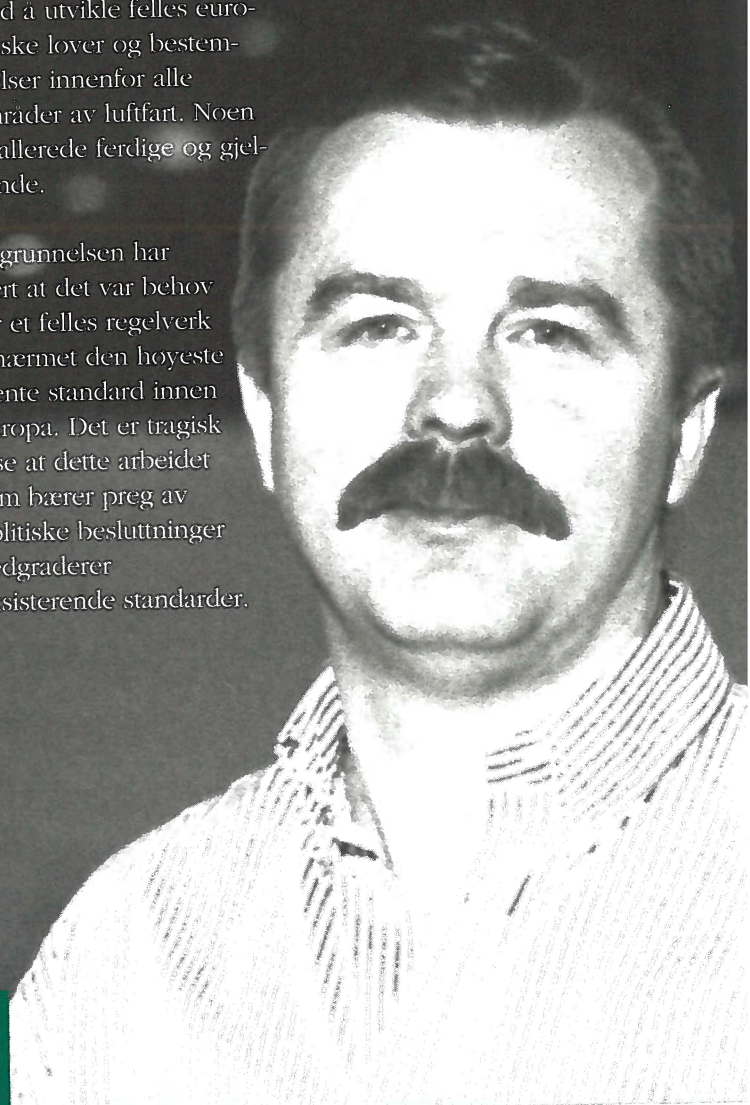
Begrunnelsen har vært at det var behov for et felles regelverk tilnærmet den høyeste kjente standard innen Europa. Det er tragisk å se at dette arbeidet som hærer preg av politiske beslutninger nedgraderer eksisterende standarder.

Regelverket som Norsk Helikopter ønsker å ta i bruk allerede er bare et av mange eksempler på hvilket safety nivå i et de-regulert Europa JAA er i stand til å utvikle. Det er i høy grad på tide at både bransjen og brukerne reagerer mot en slik negativ utvikling.

La ikke økonomiske og politiske avgjørelser nedgradere eksisterende standard.

HA EN GOD OG AVSLAPPENDE SOMMER.

*Teije Rading*



# Hilsen fra base Florø

Florø er Norges vestligste by og tilhører Florø kommune som har et innbyggertall på ca 10.000. Dette er en ypperlig plass for fiske- og tur entusiaster. Herlig natur og mye vær av alle slag. Det er klart vi merker vi ligger utsatt til med hensyn til vind og regn, men vi som bor her vil nok påstå at sannheten om Florø og været er bedre enn sitt rykte.

## Etablering

Saga Petroleum AS vedtok å fly fra Florø til Snorre-feltet våren 1993. Kort tid etter var base Florø en realitet for Helikopter Service AS. Samtidig begynte prosjektering av

baseanlegg for HS ved Florø Lufthamn.

I starten leide vår trafikk/operativ avd. kontorlokaler av Widerøes Flyveselskap. Teknisk avd. var henvist til en liten men dog koselig brakke med tilhørende mobilt lager fra en container. Med pågangsmot og giv fungerte dette bra. Daglig ettersyn ble vanligvis utført på line.

Dette kunne til tider være en utfordrende og kald jobb, spesielt om vinteren. Reparasjoner og større ettersyn ble utført i hangaren til Widerøe.

Innsjekking av passasjerer ble som i dag utført i helikopterterminalen i luft- og havnsbygningen.

Passasjerer samt bagasje og cargo fraktes med buss

de 200 metrene til helikopterbasen på vestsiden av flyplassen.

## Ny hangar

Allerede ved nyttårstider 1994 stod råbygget av hangaren ferdig. Kort byggetid resulterte i at vi kunne flytte inn i god tid før det nye baseanlegget ble offisielt åpnet 3. mai 1994.

Med fin beliggenhet og lyse trivelige lokaler er dette en plass vi trives godt.

Baseanlegget er på 760m<sup>2</sup> og er et kombinert hangar- og kontorbygg. Hangaren har en gulvflate på 550m<sup>2</sup> og har dermed plass til parkering og vedlikehold av et offshore helikopter.

Kontorfløyen er på

tilsammen 210m<sup>2</sup>. Den inneholder kontorer for trafikk, teknisk, hangarformann, piloter samt garderobes og fellesrom. Til sammen har HS investert ca 7 millioner ved Florø Lufthamn.

## Flyprogram

Helikopter Service har for tiden fast flyprogram til Snorre TLP og Scarabeo 5 med ett Sikorsky S61N. Den 154 kilometer lange turen til Snorre TLP tar ca 45 minutter. Vi har også hatt flyginger til Vildkat og West Delta, men disse er for øyeblikket stasjonert på andre felt i Nordsjøen.

Flyprogrammet er 2 og 3 turer pr. dag. I tillegg kommer en del ekstraturer.

I løpet av det første driftsåret i Florø fraktet vi 11.000 passasjerer hver



vei og 70 tonn frakt ut til Snorre feltet. Helikopteret hadde i løpet av dette året tilbakelagt 237.000 kilometer som tilsvarer distansen fem og en halv gang rundt Ekvator.

Driften i Florø engasjerer 4 piloter, 3 mekanikere og 1.5 stilling på trafikk. I hektiske perioder med ekstraturer bistår HS Bergen oss med evt. nødvendig ekstra maskin og personell.

HS er langt fra noen nykommer i Florø. Vi var engasjert her så tidlig som i 1989.

Da begynte Statoil med ukentlige turer mellom Florø og Gullfaks feltet. Dette ble det imidlertid slutt med fra 1. mai i år.

### Stor betydning for lokal miljøet.

Ordføreren i Flora Kommune har ved en tidligere anledning uttalt at

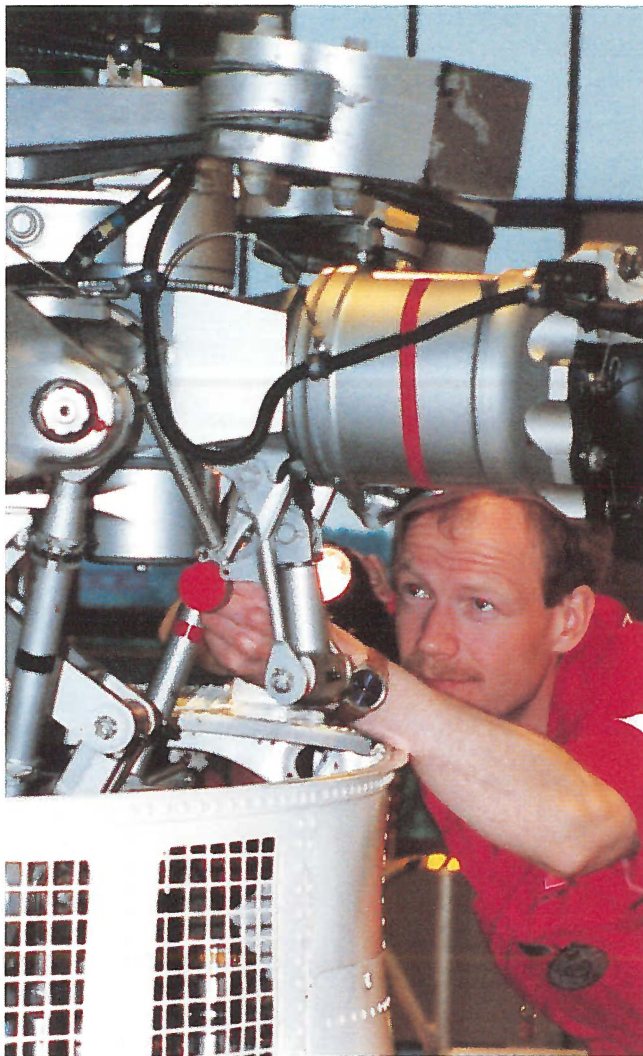
helikopterbasen i Florø har bidratt til å utvikle byen til et viktig kommunikasjonscenter i Sogn og Fjordane. Bl.a. bidrar dette til at ca 20 årsverk er direkte tilknyttet basen. I tillegg til dette er det en del underleverandører som nyter godt av vår eksistens heroppe.

Også flyplassen har merket trafikkøkningen. Etter det første driftsåret til HS var økningen på antall passasjerer som reiste til og fra Florø på hele 78%. Widerøe har stasjonert et fjerde fly her i Florø som følge av dette. I tillegg til dette er avgangs- og ankomsthallen på lufthavnen utbygd. Tarmac er utvidet med egen taxi vei langs med rullebanen. Det er også planer om å utvide rullebanen fra 840 meter til 1000 meter.

Som sagt er det skjedd en del ved Florø Lufthavn

etter HS inngikk kontrakt med Saga Petroleum AS. Vi som jobber her på

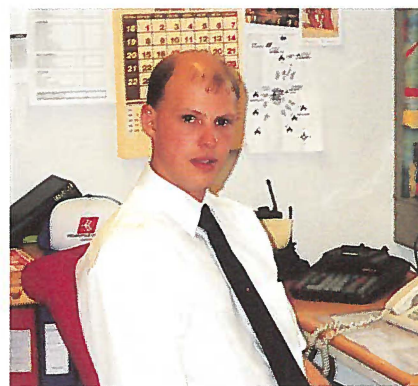
basen håper på ennå mange gode år her i byen i vest.



*Fra venstre: Tor Nysæther, Inge Antonsen, Asle Pollestad, Jon Skinset, Arnold Mathiesen, Bente Stolt og Geir Inge Langøy.*



*Baseanlegget i fine omgivelser.*



*Trafikk-koordinator Geir Inge Langøy.*

# Solakonferansen 1995

**Årets Solakonferanse den 9. i rekken ble arrangert 9.-11. mai. I år var det påmeldt 140 deltakere og forelesere fra inn- og utland.**

Norske luftfartsselskaper var godt representert. I tillegg deltok det en rekke representanter fra Luftfartsverket, Luftforsvaret og forskjellige forskningsmiljøer/høyskoler. Bare én politiker hadde funnet tid til konferansen, og det var Inge Myrvoll, nestleder i Stortingets samferdselskomité.

Konferansen ble åpnet av styringskomiteens leder regionsdirektør Thor H. Strand. Deretter ønsket ordfører i Sola kommune, Eli Hellestø, deltakerne på konferansen velkommen til Sola.

Solakonferansens sikkerhetspris ble i år tildelt dr. philos. Grete Myhre, Flymedisinsk Institutt, for hennes enestående arbeid for økt flysikkerhet.

Konferanseleder i år, som i fjor, var sivilingeniør Erik Tandberg.

Temaene som var oppe

på årets konferanse var:

- Europeisk luftfartspolitik etter liberaliseringen
- Flysikkerhet som konkurransefaktor, hva er akseptabel sikkerhet?
- Det nye luftfartsverket, status fremtidig strategi
- Luftforsvaret - en viktig samarbeidspartner
- Sikkerheten på norske kortbaneflyplasser
- Ny teknologi forskning og prosjekter
- Luftfartsutdanningen i Norden - hva skjer i Norge?

Når det gjelder liberaliseringen innen luftfarten var det enighet blant forelesere og deltakere at markedet dvs. passasjerene hadde vært vinnerne så langt gjennom økte og mer differensierte tilbud. Det ble også opplyst at antall selskaper har økt med 17% etter dereguleringen. Konsernsjef i SAS, Jan Stenberg mente at man i framtiden må regne med et mye sterkere prispress.

Han mente likedan at man ville få flere større sammenslutninger gjennom nye samarbeidsavtaler (han undertegnet SAS-Lufthanse avtalen neste dag).

I den påfølgende debatt ble det stillet spørsmål om liberaliseringen fremmer eller truer sikkerheten? Det ble påpekt at inn-tektsnivået og kostnadsnivået har hatt en synkende tendens etter dereguleringen i USA, og det ble også reist spørsmål om reduserte økonomiske marginer går ut over sikkerheten.

Dr. philog Grete Myhre holdt et meget interessant innlegg om flysikkerhet, og flysikkerhet som konkurransefaktor. Hun konkluderte med at dereguleringen er en trussel mot sikkerheten hvis ingenting gjøres for å ivareta de raske endringene i organisasjonene. Hun mente videre at kostnadskutt kan være en trussel mot sikkerheten, og viste her utviklingen i USA der ulykker som skyldes menneskelige faktorer har hatt en økning de siste 10 år, mens utviklingen i Europa har gått motsatt vei. Som kjent startet dereguleringen i USA for ca. 10 år siden. Hun mente videre at sammenslåing av selskaper med forskjellige prosedyrer og forskjellig

bedriftskultur er en trussel mot sikkerheten.

Direktør i Luftfartsverket, Viggo Løfsgaard sa i sitt innlegg at de store flyselskapene i Norge har et godt sikkerhetsnivå i dag. Helikopteroperatørene har også et godt sikkerhetsnivå, mens småflyselskapene ikke har et tilfredsstillende nivå. Han sa at Luftfartsverket i framtiden ville føre et forsterket tilsyn med operatørene for å høyne sikkerheten ytterligere. Han sa også at en reduksjon av antall småselskaper ville være et positivt bidrag til økt sikkerhet.

Havariinspektør Arild Skaalerud, Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) konkluderte i sitt innlegg om egenkontroll/kvalitetssikring, at ansatte i mange selskaper får for dårlig opplæring og er lite motiverte for forståelse av sin egen betydning som egenkontrollelement eller brikke i kvalitetskjeden. Han mente videre at i mange tilfeller er toppledelsens engasjement på dette området i beste fall mangelfull.

Kvalitetssikringsjef i Saga Petroleum A/S, Pål Eide avsluttet sitt innlegg med å si at lederkap er grunnstenen for sikkerhetsarbeidet og kvalitetsarbeidet i enhver organisasjon.

Konferansens 2. dag ble innledet av styreleder i Luftfartsverket, Rolf Leisner, som gav deltakerne et godt innblikk i Luftfartsverket i dag, og hvilke fremtidige utfordringer de står overfor. Det skulle i denne sammenheng være nok å nevne Oslo Hovedflyplass A/S, Gardermoen.

Sikkerheten på norske kortbaneflyplasser ble så neste tema, og her uttrykte nestleder i Stortingets samferdselskomité, Inge Myrvoll sin klare skepsis til for mange aktører på dette relativt avgrenset markedet.

Han mente at små selskaper, kanskje også useriøse aktører, kunne resultere i dårligere sikkerhet. Flygesjef i Widerøes Flyselskap A/S, Bjørn Eriksen kom spesielt inn på dette med anskaffelse av instrumentering/innflygingsutstyr, og hvilken betydning dette har for økt sikkerhet.

Luftfartsutdanningen i Norge var siste tema på konferansen. Her fikk vi et innblikk i hvilke utdanningssystemer som finnes innen luftfart i våre to naboland Sverige og Danmark, samt at leder for Kompetansesenteret for sivil luftfart, Tor Nordvik gav oss et innblikk i hva dette kompetansesenteret står for.

Det var helt tydelig at det her var store meningsforskjeller om hvordan dette bør legges opp i framtiden, noe som konserndirektør i SAS, Otto Lagarhus helt tydelig tilkjennegav i sin innledning til debatt over dette tema. Denne debatten, var nok den som engasjerte tilhørere og paneldeltakerne mest under hele konferansen.

Dette blir et kort sammendrag av noen av temaene på en meget interessant og engasjerende konferanse. Neste år har Solakonferansen 10 års jubileum, og det er ingen grunn til å tro at interessen for konferansen blir mindre etter denne. Solakonferansen har vist sin berettigelse som et godt tverrfaglig forum for debatt og erfaringsoverføring for luftfarten i Skandinavia, og det er viktig at vi som fagforbund er tilstede i dette miljøet.

*Tekst: Rune Svarstad*



## Kurs

19.-21. mai var det kurshelg på Ernst Park Hotel i Kristiansand.

Vi startet fredagen med kurset "Endringer i AML 1994-95", her ble de viktigste endringene som er foretatt i Arbeidsmiljøloven gjennomgått.

Lørdag og søndag var avsatt til NHF's kursstige, trinn 1 avd. 1 og 2. Forbundets advokat Jan Erling Nilsen var foreleser på begge kursene.

Det var 16 deltagere denne helgen i Kristiansand og de fleste foreninger i NHF var representert. Som alltid ellers var det en fin gjeng som hadde en hyggelig og lærerik kurshelg.

■ TIL HØSTEN VIL DER BLI AVHOLDT KURS I ØKONOMI- OG REGNSKAPSFORSTÅELSE, SAMT KURS I MEDIEFORSTÅELSE.

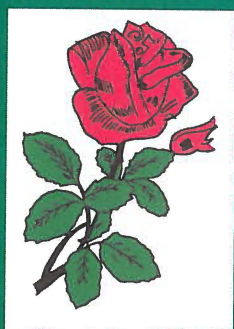
■ DATOENE ER ENDNU IKKE FASTSATT, DEN VIL VI KOMME TILBAKE MED I NESTE BLAD.



## Vi Gratulerer

3 lærlinger fra  
Helikopter Service  
har nylig fått sine  
fagbrev.

Disse er:  
Roy Arild Harbak,  
Jeanette Iversen,  
Torbjørn Bøe.

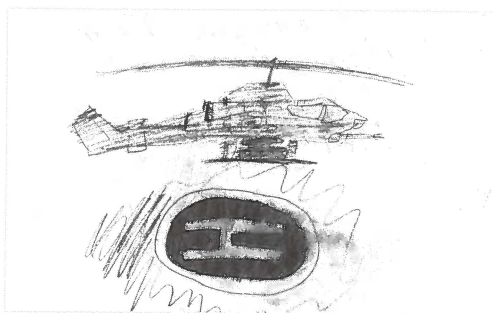


Vi i redaksjonen vil  
 gjerne gratulere  
 Helga Holmedal med  
 sønnen hun fikk 22  
 mai.

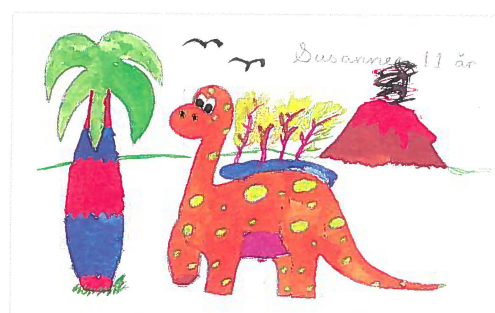
Vinner av vår jubi-  
leumskonkurransen  
ble Joakim Fidtje.

Send inn stoff til  
denne spalten, om  
små og store  
begivenheter.

# Vi takker for alle de flotte tegningene vi fikk av dere, og har lyst å vise noen av disse. Er de ikke fine?



Kim, 11 år.



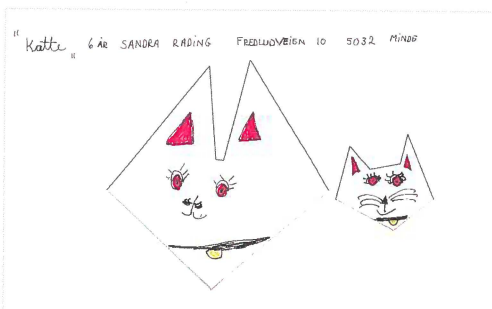
Susanne, 11 år.



Jorunn, 9 år.



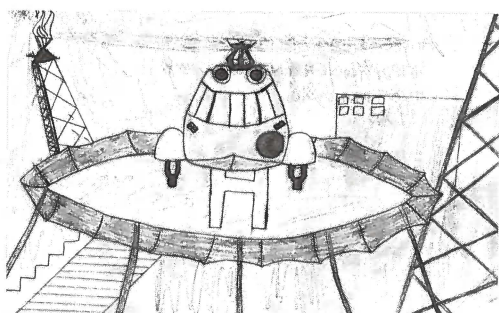
Nadia, 10 år.



Sandra, 6 år.



Jorunn, 9 år.



Andreas, 11 år.



Marit, 5 år.



## BELL 214 B-1 ER TILBAKE

Bell 214 B-1 er tilbake i gamle landet. Etter endt brannkontrakt i New South Wales ble den demontert og pakket for frakt til Norge. Turen hjem gikk med en Boeing 747, Frakt Jumbo, og det måtte omfattende demontering til for å redusere dimensjonene tilstrekkelig for at skroget skulle få plass inne i Jumbojeten.

Høyden kunne være max. 2 meter 60 cm og det var så vidt vi klarte å snike oss under dette uten å gå til virkelig drastiske skritt. Alle deler, bortsett fra selve skroget, ble pakket i spesialbygde kasser. Det hele



ble transportert på bakken av to kjempemessige semitrailere.

Helikopteret har nå gjennomgått en D-check ved Helikopter Service på Sola og ventes å være tilbake i arbeid i juni, i nye farger og med sine gamle norske registreringstegn, LN-OSW.

Dette er den første Bell 214 som ble



kjøpt til HS i 1976 og er således en av de eldste som fortsatt er i drift i verden. Den fløy på diverse kontrakter i Papua New Guinea fra 1991-1993 og var i Australia frem til Påske 95. Norges oppholdet kan bli kortvarig dersom Lufttransport får nye kontrakter i Sydeuropa for skogbrannsesongen 1995.

*Tekst: Anne Soreide*

## Slep av TROLL- plattformen fra Vats

På ettermiddagen 10. mai startet slepet av verdens største betongplattform fra Yrkefjorden i Rogaland.

Trollplattformen ble 17. mai plassert på 303 meters dyp i Nordsjøen vest for Bergen.

Betongdelen veier 650 000 tonn, svarende til vekten av to ganger Norges befolkning. Den totale høyden er over 430 meter hvorav de nederste 36 meter er presset ned i sjøbunnen. Betongvolumet er over 240 000 kubikmeter, svarende til 15 000 vanlige grunnmurer, heri inngår over 100 000 ton armeringsstål som tilsvarer mer enn 15 Eifeltårn.

Det er lov å la seg imponere!

*Foto: Egil Johannessen*



# ÅRETS LØNNSOPPGJØR

Årets sentrale lønnsforhandlinger mellom NHO/FL og NHF er nettopp avsluttet.

Resultatet omfatter NHF's avtalepartner i Mørefly og Helikopter Service. Lufttransport er som kjent ikke medlem av NHO.

Forbundets krav var en reallønnsvekst på 3,50% basert på en forventet prisstigning på 2,75% +

0,5% reallønnsvekst for 1995.

NHO/FL viste til at det tekniske beregningsutvalget for årets lønnsoppgjør var kommet til enighet i å bruke et anslag på 2,5% prisstigning for 1995.

Etttersom LO og NHO oppgjøret ble avgjort ved mekling blir dette en slags mal for alle andre oppgjør. Det har enda ikke

forekommet at meglingsmannen har gitt andre oppgjør under mekling et bedre resultat enn første mekling gav.

Vi ble forelagt LO-resultatet og etter en nærmere vurdering og gjennomgang av dette ble det inngått følgende avtale mellom partene:

- Det gis et generelt tillegg på kr. 0,80 pr. time. For dem med timelønn under kr. 85,38 gis ytterligere kr. 0,80 pr. time.
- For den med timelønn under kr. 75,90 gis

ytterlige kr. 0,80 + 0,50 pr. time.

- Tilleggene utover kr. 0,80 gjelder også fra 01.04.95, men skal forhandles lokalt.

Videre ble det innført protokolltilførsel, forøvrig det samme som LO ang.

- Likestilling/likelønnsarbeide
- Overtid/sysselsetting
- Innkreving av premie til opplysnings- og utdanningsfond. Sluttverderlag er justert.

## Smil deg til et bedre humør

Smil, selv om du er i dritthumør. Og du vil raskt føle deg bedre.

Forskere har nemlig funnet ut at smilet utløser de samme kjemiske reaksjoner i hjernen som når du har det kjempegøy. Du må bare bruke riktig sett av ansiktsmuskler, sier dr. Paul Ekman ved University of California, som har ledet undersøkelsen.

Forskerne kom frem til sin oppsiktsvekkende konklusjon etter å ha målt

svingningene, og de kjemiske reaksjonene i hjernen hos et stort antall studenter. Dette skjedde mens studentene gikk gjennom 18 forskjellige faser med ulike ansiktsuttrykk.

Så løft kinnene, skill leppene, la munnvikene peke oppover, og beveg musklene mellom kinnbena og hjørnet av leppene. Du føler deg allerede bedre, ikke sant?



# En hilsen fra Albacete i Spania

De fleste har en formening, etter mange års feriereiser, hvordan det er i Spania. Den ene mening kan være like riktig som den andre. Å skrive noe vist om Spania er like vanskelig som å gjøre en utredning om været i Afrika. Det er minst like komplisert og sammensatt, så derfor er mine opplevelser jeg forteller om her, fra Albacete og landet rundt.

et besøk, og byen er kjent for sin knivindustri. Kniver i alle størrelser og former.

De har revet all den gamle bebyggelse, og startet på ny. Byen har moderne bygninger og har nå 125.000 innbyggere.

Albacete ligger på en høy-slette, ca 650 meter over havet, og dermed har den en kald tørr blåsende vin-

dager over tretti grader allerede, men fuktigheten er så lav at det føles ikke så varmt. Kan hende har blodet blitt noe tynnere også nå, etter 8 måneder her nede.

## Hva gjør en Helikopter Service ansatt nordmann i Albacete?

Helicsa, som er HS's samarbeidspartner i Spania, har sitt tekniske hovedkontor her. De driver red-

tere alle papirer fra base-  
ne når det gjelder flyging  
og ettersyn, via en EDB  
linje til Norge. Dermed  
må det en viss opplæring  
til av personell her, for at  
de skal bli selvstendige og  
drive uten HS hjelp.  
Helikopter Service har i  
dag sertifiserte teknikere  
ved tre av basene, og det  
er meningen etterhvert at  
Helicsa overtar med egne  
teknikere.

Helicsa i Albacete deler  
bygninger med sitt søster-  
firma Avicopter, som er et  
rent vedlikeholdsverksted  
for mindre helikopter.



*Utsikt fra mitt kontorvindu med byen i horisonten*

Albacete, er en by som de fleste reiser forbi, for å dra til kysten. Den ligger 25 mil syd fra Madrid og 16 mil fra Alicante. Derfor ser en ikke turister her. Svært få snakker engelsk, og kriminalitet som de store turiststeder blir belemret med, hører vi ikke om.

Naturen rundt her er verdt

ter og en fryktelig varm tørr sommer. Siden oktober i fjor har vi hatt to regnbyger og det viser på naturen rundt her - noen deler ligner på Marokko.

Som turister, er det sånn vi vil ha Spania, sol og atter sol. Det uvanlig tørre klimaet vi har nå, blir kommentert på TV hver dag. Vi har hatt flere

ningstjeneste fra 5 baser ved kysten, for den spanske stat. Denne operasjonen drives med 5 S61N helikoptere fra basene La Coruna, Jerez, Valencia, Gijon og Las Palmas. Jeg skal være til støtte og hjelp for disse basene, og være bindeledd mellom Helicsa og Helikopter Service.

Kontoret her skal oppda

Bygningene som er nye og fine, ligger på en enorm slette med jordbruksland rundt. Vi tror det er flatt på Jæren, men det er bare forbokstavene. Fra kontorvinduet kan jeg se avstander som fra Egersund til Haugesund. Jeg ser også Albacete en mil unna. Dette er ingen flyplass, men en liten vedlikeholdsbase for helikop-

vedlikeholdsbase for helikopter. Hvorfor ligger den her i Don Quijotes rike, med vindmøller som står som spøkelses i landskapet? Det kan nok være planer om å få kontrakter fra militærbasen, som ligger på den andre siden av Albacete, men det har ikke slått til enda.

### **Hvordan er det å arbeide her?**

Jeg føler ikke, jeg har store problemer med arbeidet som skal gjøres. Det er ikke alltid spanjolene jeg er mest frustrert over, for jeg er imponert over mange ting de gjør, og effektiviteten kan måle seg med det meste.

Fra å stille med små helikoptere til å bli operatør av fem stykker S61N, var nok et stort sprang for Helicsa. Med et helikopter på hver av basene, gjør denne operasjonen vanskeligere enn det vi kan forestille oss. Det er lange avstander mellom basene, og de har på ingen måte alt som skal til for å være sikker på at de ikke får en driftsstans. Derfor kan det bli en del folk som blir frustrert dersom denne operasjonen stopper i mangel av deler. Det gjør det heller ikke bedre at det er tollgrense mellom fastlandet og Las Palmas. Språkproblemer er klart en ulempe, men det er min feil og det nytter ikke å bli



*Innkjøringen til Albacete sentrum fra syd øst.*

frustrert over. Jeg ser at mye hadde vært enklere dersom en kunne brukt spansk i det daglige arbeid.

Arbeidstiden er det jeg liker minst, med to timer fra 14 til 16 der alt legges dødt, bortsett fra restaurantene og så etterpå måtte holde på til 7-8 på kvelden. Dette passer ikke en nordmanns rytme, heller ikke å spise en tung middag som starter ved ti tiden på kvelden.

### **Mat og drikke er det ikke noe i veien med.**

Når en er utenfor turiststedene så må en ta det som

lokalbefolkningen spiser. Alt er bra og delikat tilberedt. Jeg har ikke vært redd å prøve noe av det jeg her blir servert, og heller ikke har jeg hatt noen problemer.

Det påstås at dette distriktet serverer de beste biffer, og det kan ikke være langt unna. En kan også få fantastiske, ferske, fine fiskeretter selv her i innlandet. Jeg har reist litt rundt i landet når jeg har vært på basene, og jeg er ganske imponert over hvor bra maten er over alt. Alle steder har sine spesialiteter, som de er svært stolte av. De har også det som er

felles spansk mat, men selvsagt har de rettene også sine små varianter.

Reiser en noe nord-øst fra Albacete så kommer en inn i La Manchas vindistrikt, hvor vinen Astola kommer fra. Denne lokale vin her er meget god og billig, og den er også lett for hodet. Den kan anbefales på det sterkeste til folk som vil prøve annet enn Rioja vin i Spania. Distriktsstolthet er noe spanjolene har. Som vi vet har flere regioner egne språk, så dette er ting en skal være forsiktig å spøke med.

Å gå på bar er en kulturforlystelse som en skal unne seg når en er i disse trakter, selv om en er alene. Kan en noen fraser spansk så er det lett å komme i kontakt med kelnerne. Da pleier sidemannen bli interessert, så da kan en riktig få studere hvordan det er å leve "utenfor hjemmet", og det ser det ut for meg at de gjør her.

De fleste deler opp dagen i tre akter, når det gjelder barliv. Før arbeidstid er det å gå inn på sin lokale bar hilse og ta seg en kaffe og gjerne en smultring. Noen tar også en kaffe med druesprit til å varme seg på. Så er det til å holde ut til lunch mellom 14 og 16, De som går hjem og spiser med familien går nå innom samme bar, gjerne både før de går hjem, og på vei til arbeid igjen. Så er det å holde ut til de skal hjem etter arbeidstid, og da er det jo noen som blir der til de får middag i ni-ti tiden hjemme. 2-3 dager i uka så blir middagen også inntatt ute, og ofte på den samme bar/restaurant. Hadde vi gestikulert å skreket mye på restaurant hjemme hadde serveringen stoppet for lenge siden, og vi hadde gått på hodet ut. Det ser jo ut som de skal drepe hverandre, men det er bare vennskapelig meningsut-

veksling og konversasjon. Vennskap og familieband er for livet, og de er sterke. De hilser påhverandre som de ikke har sett hverandre på flere år. Har en vært borte fra kontoret noen dager blir en mottatt på samme måte. Til å begynne med så føles det som mye styr, men det blir en god følelse etter hvert. Det skal ikke mye til for å lage en festlig avbrekk i det daglige blant folk her, og flasker med champagne kommer hurtig frem ved den minste anledning. Dette tar en før en går til lunch, og da

blir tonen lett og løssluppen.

Lørdag og søndag ettermiddag, må folk i byen her ut og gå tur i hovedgata. Da har de kledd seg opp, og sprader med kone og barn. De hilser og kysser på venner de møter, og går i kø. Det ser ut for at dette er noe alle må ha med seg hver uke, for på den tiden er det nesten ikke til å komme frem i gata. Jeg er imponert over hvor mye folk går ut og hvor lenge de holder på og fester ut over natta. Når en da bor

midt inne i byen, skal det noe til å få sove når folk er på vei hjem fra fest.

Tiden her har vært svært utfordrende til nå, og jeg kommer til å se tilbake på den med glede. Det har vært en verdifull opplevelse å ta med seg, for dette er noe helt annet enn dagen hjemme i Helikopter Service.

*Tekst: Inge Finnesand*



*Stor fest i hangar i anledning flyvingens helgen .*



*Gammel kjenning fra Helikopter Service i spanske farger*



*Hangarer på sletten i Albacete*

# Oppsagt men ikke rettsløs

Mer enn 150 punkter i den "Nye Arbeidsmiljøloven" som trådte i kraft 1. februar i år er blitt endret.

HK Nytt 1/95 fokuserte på noen av paragraffene og vi vil gjengi et par av disse.

(Arbeidsmiljøloven § 57, 61§ )

Etter de siste endringene i Arbeidsmiljøloven er dette dine rettigheter hvis du blir sagt opp:

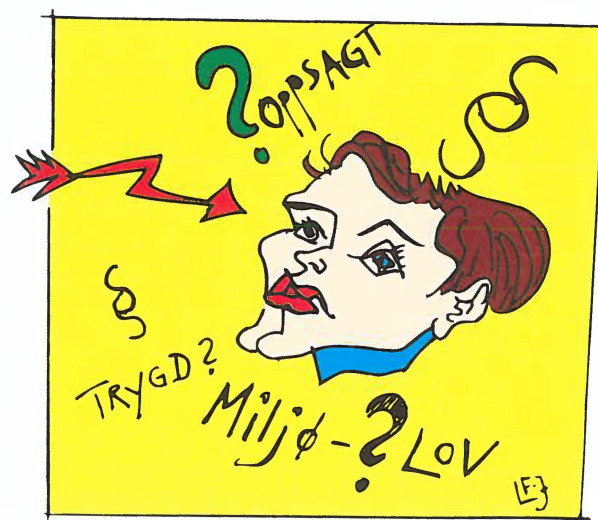
Arbeidsgiver skal drøfte oppsigelsen med deg og de med de tillitsvalgte før du blir sagt opp.

- Oppsigelsen skal være skriftlig og den skal inneholde følgende: Opplysninger om din



rett til å kreve forhandlinger og reise søksmål og om retten til å fortsette i stillingen mens forhandlinger/rettssak pågår. De tidsfrister som gjelder for å kreve forhandlinger osv. Er oppsigelsen begrunnet med arbeidsmangel skal oppsigelsen også inneholde opplysninger om fortrinnsrett til ny ansettelse. Oppsigelsen skal også opplyse om hvem som er arbeidsgiver og rett saksøkt.

- Oppsigelsesfrist - minst en kalendermåned hvis ikke annet er skriftlig avtalt eller fastsatt i tariffavtale. Har du vært ansatt i bedriften i minst fem år eller er over 50 år og har 10 års ansettelse gjelder lengre oppsigelsesfrister.
- Du har rett til å kreve at bedriften begrunner oppsigelsen skriftlig.
- Du har rett til å få prøvd sakligheten i



oppsigelsen. I første omgang bør du kreve forhandlinger med arbeidsgiveren. Krav om forhandlingsmøte må fremmes skriftlig innen 14 dager etter at du mottok oppsigelsen. Du har rett til å la deg bistå av en rådgiver under forhandlingene.

- Bli dere ikke enige i forhandlingsmøtet, kan du gå videre til rettsapparatet. Fristen for å reise søksmål er 8 uker etter at forhandlingsmøtet ble holdt. Er det ikke holdt forhandlingsmøte er fristen 8 uker fra du mottok oppsigelsen. Gjelder søksmålet bare økonomisk erstatning er fristen 6 måneder.
- Du har rett til å fortsette i stillingen mens forhandlinger/rettssak pågår. Under arbeidet med revisjon av loven, ble det diskutert å begrense retten til å fortsette i stillingen. Men regelen er uforan-

dret; tar man ut stevning for usaklig oppsigelse har man rett til å fortsette i stillingen til rettskraftig dom foreligger i saken. Hvis arbeidsgiveren krever det, kan imidlertid domstolen bestemme at du må fratse stillingen mens tvisten behandles.

- Dersom oppsigelsen var begrunnet med arbeidsmangel har du fortrinnsrett til ny tilsetting i 1 år.

Husk; det er viktig å få en skriftlig oppsigelse også om det gjelder redusert arbeidstid. Får du redusert arbeidstiden med 40%, har du rett til arbeidsledighetstrygd. Da trenger du en skriftlig oppsigelse fra din arbeidsgiver på de timene det gjelder. Har du fått redusert din arbeidstid på grunn av arbeidsmangel omfattes du også av reglene om fortrinnsrett.

Tekst: Lisbeth Mattson

# Nye regler ved masseoppsigelser

**(Arbeidsmiljøloven § 56 A)**

Takket være EØS-avtalen, har vi i den nye Arbeidsmiljøloven fått bedre bestemmelser for de ansatte ved oppsigelser. En arbeidsgiver som vurderer masseoppsigelse, dvs. at minst 10 arbeidstakere blir sagt opp innenfor et tidsrom på 30 dager, skal så tidlig som mulig drøfte dette med de

tillitsvalgte med sikte på komme fram til en avtale for å unngå at så mange blir sagt opp.

Dersom oppsigelser ikke kan unngås skal man søke å redusere de uheldige sidene for den enkelte. Det kan f.eks. dreie seg om støtte til omplassering eller omskolering.

Arbeidsformidlingen, som skal informeres om oppsi-

gelsene, får gjennom de nye reglene sterkt utvidede fullmakter for å finne løsninger på de problemer som oppstår med de planlagte oppsigelsene. Planlagte masseoppsigelser får tidligst virkning 30 dager etter at Arbeidsformidlingen er underrettet.

*Tekst: Lisbeth Mattson*

- Oppsigelsen må være betinget med arbeidsmangel. Blir du sagt opp på grunn av personlige grunner, gjelder ingen fortrinnsrett.
- At den ledige jobben ikke er en jobb du

ikke er skikket for.

- Fortrinnsretten faller også bort hvis du har fått tilbud om nyansettelse, men latt være å akseptere tilbudet innen 14 dager.

En viktig nyhet i bestemmelsene om fortrinnsretten er at dersom du blir forbigått, reiser søksmål mot bedriften og domstolen finner at du hadde rett til stillingen - kan du "bli dømt inn i stillingen". Tidligere kunne man bare få økonomisk erstatning.

*Tekst: Lisbet Mattson*

# Forlenget prøvetid ved fravær

**(Arbeidsmiljøloven § 58.6 og § 63)**

Det er nå satt en øvre grense for prøvetidens lengde på seks måneder. Arbeidsgiverne får likevel anledning til å forlenge prøvetiden hvis du har fravær.

Det er ikke satt noen nedre grense for hvor mye fravær som skal til for å utløse retten til å forlenge prøveperioden. Det er heller ikke sagt noe om spesielle typer fravær,

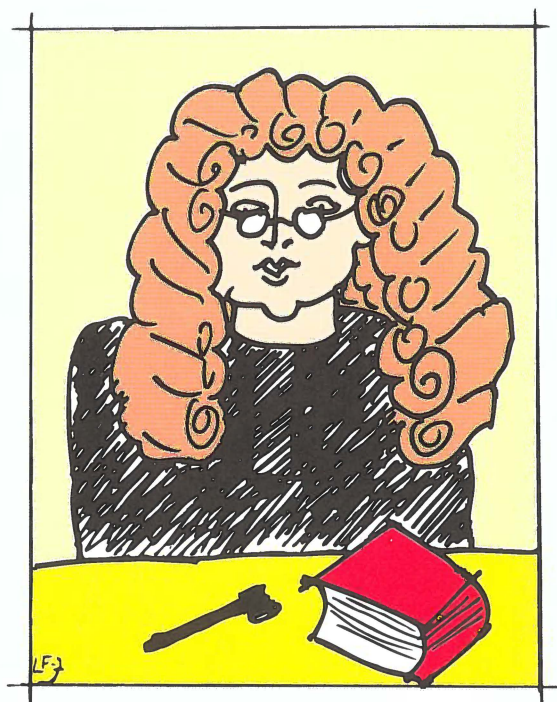
f.eks. ved sykt barn. Det eneste som blir godtatt er fravær som skyldes arbeidsgiver (hvis du f.eks. er sendt på ekstern opplæring).

Blir du innkalt til militærtjeneste mens du er ansatt på prøve, kan ikke arbeidsgiveren si deg opp av den grunn, men han kan forlange at du fortsetter prøveperioden etter at du er ferdig med militærtjenesten. Blir du oppsagt i prøvetida, har du på

vanlig måte rett til å få prøvd sakligheten i oppsigelsen. Men du har ikke automatisk rett til å bli stående i stillingen mens tvisten behandles.

Ønsker du å stå i stillingen mens tvisten behandles, krever det en egen kjennelse fra domstolene.

*Tekst: Leif Lausund*



# B



BLAD I POSTABONNEMENT

RETURADRESSE:

NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

POSTBOKS 522, 4055 STAVANGER LUFTHAVN

## PLANLEGG FERIEN DIN I TIDE



1. Omadresser eller stopp post og aviser.
2. Ikke la søppelsekken henge ubenyttet på stativet.
3. Be naboen se etter huset dit. Plenen bør klippes og blomstene vannes.
4. Viderekoble telefonen.
5. Lag en oversikt over verdigjenstandene dine (fote/video etc.) og merk dem.
6. Oppbevar de mest verdifulle gjenstandene i bankboks.
7. Påse at alle ytterdører er avlåst med godkjente låser.
8. Påse at spesielt utsatte vinduer har påmontert lås.
9. Monter godkjent alarmanlegg.
10. Husk variasjon i belysningen (klokkebryter/fotocelle).



Norske Helikopteransattes Forbund, Postboks 522, 4055 Sola Lufthavn.

Tlf.: 51 65 39 24. Fax: 51 65 37 83