

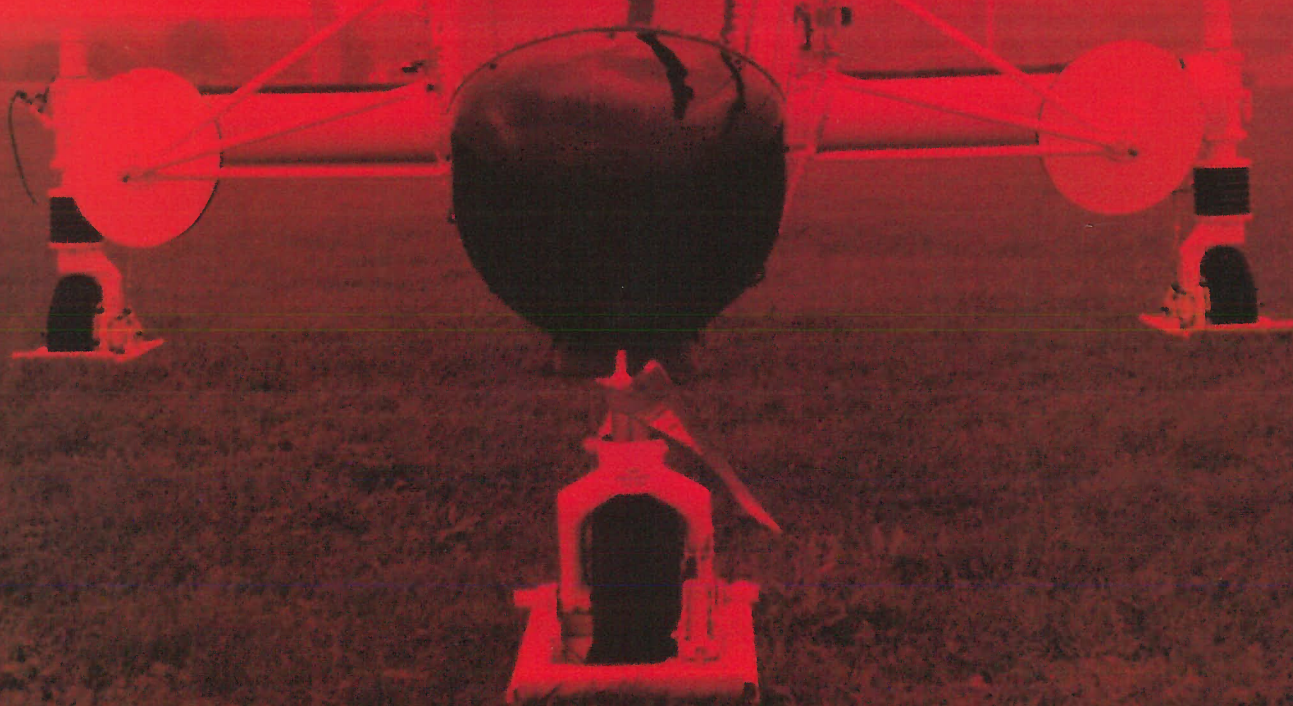


# FAA

MEMBERSHIP JOURNAL FOR NORWEGIAN HELICOPTER PILOTS' ASSOCIATION

NR. 3  
95

# nytt



## INNHold:

Lederen har ordet.....	side 3
Mørefly 40 år.....	side 4-5
Prosjekt Mørefly.....	side 6-7
Ingeniørstudium i Avionikk.....	side 8-9
Helitech.....	side 10-11
SCANSAR '95.....	side 12-13
Revisjon av arbeidstvistloven.....	side 14
Renovering av Catalinafly.....	side 15

# 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 Rådalen  
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  
Skiptbygger Knudsensvei 8  
4085 Hundvåg  
Tlf. 51 86 05 36

#### Varamedlemmer:

Arne Søreide  
Erik Strandås  
Rigmor Nevland



NHF's medlemsblad:

Ansvarlig redaktør:

Lotte H. Ramsdal

Redaksjon:

Arne Søreide,

Rigmor Nevland,

Svein Sandve

Deadline for innsendelse  
av stoff til neste  
nummer av NHF-nytt  
er 15. november

# Luftfarten

## er inne i store forandringer

Sommeren er over og med den også en æra innen norsk luftfart. Mørefly ble 40 år 10. juni. Et selskap bygd opp på lokale krefter og stor entusiasme utviklet seg til et betydelig luftfartsforetagende som utførte krevende oppgaver både på "lokalplanet" og landsbasis. "Møreflyånden" er like godt kjent på Møre som hele landet forøvrig. Av bl.a. strategiske årsaker kjøpte Helikopter Service opp Mørefly, og konsernet besluttet å samordne driften av Lufttransport og Mørefly i kraft av en fusjon til et nytt selskap med hovedbase Tromsø. Dermed er en epoke for Mørefly over, det rakk såvidt å markere sitt 40 års jubileum.

Nye rammebetingelser er kommet og nytt regelverk blir utviklet. Selskapene er mer enn noen gang opptatt av en stadig sterkere konkurransesituasjon med nært forestående fritt marked i Europa. Store ressurser settes inn på flere områder for å bli kostnadseffektive i tillegg til å reorganisere. Dette arbeidet er for det meste svært tidkrevende, men det er ingen selskaper som er villige til å innrømme at alle deler av den daglige drift ikke har fått all den oppmerksomhet den burde få. Det er alltid en fare for at avvik oppstår, og uten hurtig og korrekt oppfølging er sjansene gode for at elementene er sterke nok til at utfallet kan bli katastrofalt.

Helikopterbransjen nasjonalt har vært igjennom mange fusjoner og oppkjøp særlig de siste 10-15 år. Selskapet Helikopter Service har vært involvert i de aller fleste, og fremstår i dag som hovedaktør både på offshoresiden og innlandsmarkedet i Norge med kontrollen over markedet. Dessuten fremstår det som verdens største helikopteroperatør etter oppkjøpet av Bond Helicopters.

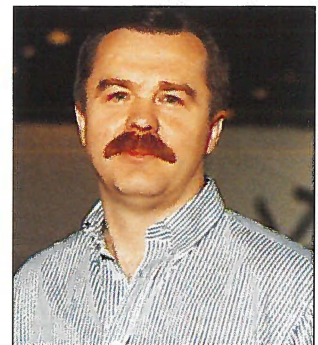
De mange fusjoner styrt av konsernet Helikopter Service skulle tilsi at en slik prosess ville ha tilført erfaringer for en mindre komplisert gjennomføring ved neste korsvei.

Fusjonen Mørefly - Lufttransport ble allikevel mer komplisert enn normalt. Det nye selskapet skulle slankes samtidig med en pågående bemanningsreduksjon i moderselskapet Helikopter Service.

Proessen avdekket flere svært negative forhold og holdninger overfor de tillitsvalgte og ansatte som burde ha vært unngått. Forbundet fant forholdene så graveværende at det ble tatt affære overfor arbeidstilsynet.

Den lojalitet og entusiasme arbeidstakerne legger for dagen overfor arbeidsgiver, blir på ingen måte gjengjeldt og respektert, og blir glatt ofret når kyniske økonomiske hensyn blir satt i høysetet.

Helikopterbransjen er stadig en urolig bransje og blir neppe stabil i fremtiden.



**Terje Rading**  
Leder



*Tekst: Rune Svarstad*

Den 10. Juni 1955 startet Erling Lande det som siden ble Mørefly A/S. 10. Juni 1995, 40 år senere var nok en merkedag for dette selskapet.

I overkant av 200 gjester var inviterert til jubileumsfest i "Glasshuset" i Ålesund. Et noe spesielt jubileum, ettersom det allerede var bestemt at Mørefly A/S og A/S Lufttransport skulle slås sammen til ett selskap, og at Tromsø var valgt som det nye selskapets hovedbase. Med andre ord skulle man feire 40 års jubileum og opphør av Mørefly som eget selskap, på en og samme kveld.

Derfor var det nok med blandete følelser at tidligere og fortsatt ansatte m/følge samlet seg i Ålesund denne lørdagskvelden i juni.

Mekanikerforeningen i Mørefly A/S hadde fått i oppdrag å arrangere jubileumsfesten, og en av organisatorene, formannen i Mekanikerforeningen, Arvid Olsen, holdt kveldens hovedtale.

Han gikk tilbake til starten i 1955, og tok oss med på en historisk gjennomgang av Mørefly A/S og selskapets ulike aktiviteter og vekst fra 1955 og fram til i dag. Helt fra man startet opp på Norrønafly sin flytillatelse, via avtaler med Rikstrygdeverket for ambulanseflyging i Møre og Romsdal/Sogn og Fjordane med en og to motors amfibiefly, til man fikk det første helikopteret, en Bell 47, som fløy for Tafjord Kraftselskap.

Videre i begynnelsen av 70 åra med flyging for NVE på den store Svartisen utbygginga. I 1976 kom man igang med påskeberedskap på Lom, i 1977 fikk Mørefly ansvaret for Norsk Luftambulans, men dette opp-

# Mørefly 40 år

hørte i 1980. Selskapet fikk sin første Bell 214 i 1978. I 1979 flyttet så selskapet sin aktivitet fra Sørneset i Ålesund og ut til Vigra. I 1980 hadde selskapet 7 helikoptre, og man fikk nå stor kontrakt ved Aurlandsutbyggingen.

I 1981 fikk selskapet sin første Cessna Conquest til bruk på charter markedet.

I 1984 etablerte selskapet base i Gaupne i Sogn, og i 1985 utvidet selskapet sine lokaler på Vigra. I 1986 startet Mørefly ruteflyging i Ålesund - Aberdeen.

Basen i Mo i Rana ble opprettet i 1988, og dette året fikk også selskapet luftambulanskontrakt i Sør-Norge.

I 1989 fikk selskapet sin første AS332 Super Puma i forbindelse med redningstjeneste på Vigra. I 1991 kom selskapet inn på offshore markedet, med en kontrakt for Statoil og flyging med 2 stk. AS 332L Super Puma.

Senere kom så Helikopter Service A/S inn som aksjonær og eier i selskapet.

Arvid Olsen kom samtidig inn på det som hadde skjedd i dette siste året, og sa at de ansatte i Mørefly hadde respekt for styrets avgjørelse om å slå sammen de to selskapene, men at det var med vantro, oppgitthet og forbannelse at de ansatte mottok beskjeden om at Tromsø var valgt til det nye selskapets hovedbase.

Han uttrykte videre honnør til de som foresto videre drift og sørget for å holde hjula i gang etter denne sjokkmeldingen.

Han kom også inn på den lagånden som man følte ved å jobbe i Mørefly, og den stabilitet og fleksibilitet dette ga seg utslag i.

Nestemann på talerlisten var styreformann Tor Schaatun. Han gratulerte med jubileet, men kunne ikke underslå det faktum at beslutningene var fattet for det nye selskapet sin del. Han håpet at den ånd og "spirit" som hadde eksistert blant personellet i Mørefly kunne føres videre i det nye selskapet.

Sjefslege ved sykehuset i Ålesund, Gunnar Roald, holdt også tale, der han

berømmet Mørefly og personellet i selskapet for den pionerånd som er utvist i forbindelse med ambulansflygingen. Han takket for det gode samarbeidet, og håpet at den nye organisasjonen fortsetter i samme spor.

Ordføreren i Ålesund, Asbjørn Måløy innrømmet i sin tale at det var med blandete følelser han registrerte det som hadde skjedd. Han overrakte blomster til selskapet v/styreformann, og lovt neste gave først når styreformann hadde bevist at det nye selskapet var "liv laga".

Ordføreren i Giske kommune, Harald Hole takket Mørefly for det gode samarbeidet.

Det var også blomsteroverrekkelse til selskapets pensjonister, samt til alle damene i Mørefly.

Etter at den mer formelle delen av festen var unnagjort fortsatte dansen ut i de sene nattetimer. Når de siste toner ebbet ut, og gjestene bega seg på hjemveg, var en lang epoke i norsk luftfartshistorie over.

Kanskje ikke så rart at arrangørene ville ha styreformann i det nye selskapet sin garanti for at styret ville føre videre arbeidet med minneskrivet for Mørefly A/S.



## mørefly





Tekst: Svein Sandve

Når dette leses er prosjekt "Møreluft" avsluttet og Mørefly og Lufttransport er fusjonert sammen til ett selskap med hovedkontor i Tromsø. Da fusjonsplanene ble kjent i desember 1994 var det stor enighet blant de ansatte i både Mørefly og Lufttransport om at en sammenslåing ville være fornuftig med tanke på å oppnå en effektiv utnyttelse av materiellet og en øket konkurransekraft i markedet.

I februar ble det første "statusmøtet" med representanter fra ledelsen og de seks foreningene i Lufttransport og Mørefly avholdt på Sola. Her la ledelsen fram en ambisiøs framdriftsplan for prosjektet med en planlagt sammenslåing alt den 1. juli, noe de tillitsvalgte mente var vel optimistisk. Samtidig ble det lagt fram en organisasjonsplan for det nye selskapet. Senere i prosessen fikk foreningene anledning til å delta i de ulike arbeidsgruppene som skulle definere det endelige behovet for antall ansatte samt planlegge og iverksette nødvendige aktiviteter for å smelte de to organisasjonene sammen. Underveis i denne prosessen ble planene revidert og den endelige datoen for fusjonen ble satt til 1. september 1995.

Nå er altså datoen passert og en milepel er nådd. Juridisk sett har fusjonen foregått ved at A/S Lufttransport har blitt fusjonert inn i A/S Mørefly, og det vil si at det fusjonerte selskapet skal operere på Mørefly.

*Pilot Steinar Dragøy (til venstre) fra MF og flytekniker Terje Edvardsen fra LT er klare for nye oppgaver i det sammenslåtte selskapet.*

## PROSJEKT

# “MØRELUFT”

driftstillatelse og under navnet A/S Mørefly. Fra samme dato ble det foretatt en “hovedrevisjon” av A/S Møreflys håndboksystem idet A/S Lufttransports tekniske system og rutiner videreføres i det nye selskapet. Det samme gjelder deler av det operative håndboksystemet.

“Den nyfødte” heter altså A/S Mørefly fra første dag, men “Babyen” skal få sitt endelige navn i løpet av høsten. En “navnekonkurranse” blant de ansatte resulterte i hele 209 forslag til navn på det nye selskapet, og en navnekomite bestående av representanter fra ledelsen og de ansatte har vurdert forslagene. Komiteen endte til slutt opp med navnet Helikopter Service Lufttransport A/S. Det er i skrivende stund ikke bestemt noen dato for den formelle navneendringen.

Hovedoppgaver for det nye selskapet vil bli å ivareta konsernets fastlandsflyginger samt ambulans-, kystvakt- og charteroperasjoner. I tillegg til den tradisjonelle innenlandsaktiviteten med mye “ad hoc” oppdrag har selskapet faste kontrakter med Rikstrykgeverket (ambulansflyging med SA 365 i Ålesund, Brønnøysund og Tromsø samt alle 8 ambulansfly i Norge), Kystvakten (1 Dornier stasjonert på Svalbard samt 1 Beech med base Flesland/Vigra) og Justisdepartementet (flyging for sysselmannen ut mars 1996).

Den samlede årsomsetningen for det nye selskapet ventes å ligge mellom 200 og 250 mill. kr. Noe som gjør selskapet til et betydelig luftfartsselskap i Norge.

Når to selskaper fusjonerer medfører det dessverre (nesten uten unntak) at antall ansatte må reduseres - slik også i dette tilfellet. Ved utgangen av 1994 var det til sammen 215 ansatte i de to selskapene, fordelt på 74 i Lufttransport og 141 i Mørefly. Av disse har de fleste ansatte i Møreflys offshore avdeling fått arbeid i Helikopter Service, mens 22 ansatte tok imot tilbudet om “slutt-pakke”, fordelt på 19 fra Mørefly og 3 fra Lufttransport. Det betyr at det nye selskapet får ca. 160 ansatte.

For mange av oss er fusjonering en kjent prosess og enkelte har opparbeidet seg god rutine i så måte! Det startet midt på åtti tallet når Helikopter Service kjøpte opp Helitourist og West-wing og dannet Heli-West. Nesten samtidig, i juli 1987 fusjonerte Lufttransport og Helikopter Service og Lufttransport ble ansvarlig for konsernets innenlands aktivitet. Siden, i 1989, ble Polar Helikopter kjøpt opp og en del av personellet og materiellet ble innlemmet i Lufttransport. I 1992 ble som kjent Mørefly en del av Helikopter Service-familien, og det har siden resultert i en fusjon med Lufttransport.

Dermed kan vi si at det nye selskapet blir et “fargerikt fellesskap” med folk fra Helikopter Service innland, “gamle” Lufttransport, Helitourist, West-wing, Heli-West, Polar Helikopter og Mørefly.



Tekst: Ståle Nedrebø

**Ståle Nedrebø er nettopp blitt ferdig utdannet avionikk ingeniør fra Høyskolesenteret i Stavanger.**

**I sommer har han arbeidet på ingeniøravdelingen hos Helikopter Service, men er nu ansatt hos Braathen SAFE som avionikkingeniør.**

Høyskolesenteret i Stavanger tilbyr som den eneste i Norge, et ingeniørstudium innen elektronikk og databehandling med spesialisering innen Avionikk. Det finnes dessuten svært få tilsvarende utdanningstilbud i resten av Europa. Studiet er lagt opp til arbeid innen flyindustrien, men studieplanen inneholder de samme grunnleggende ingeniørfag som andre ingeniørstudier. Innen digital og analog elektronikk er det på nivå med spesialstudiene innen disse områdene, og utdanningen inneholder også flere databehandlingsfag enn de fleste ingeniørstudier. Foruten de spesialiserte avionikk fagene, tilbys også et vidt spekter innen Regulerings- og Stabiliserings- og Stabiliserings-systemer, og sikkerhetsaspekter fra Teroteknologi.

Dette gir studentene en bakgrunn som passer godt i industri og næringsliv hvor en legger vekt på styring og kontroll, og hvor sikkerhet er en faktor.



# Ingeniørstudium i Avionikk

Foruten flyindustrien er derfor skipsfart, olje-, prosess-, og elektronikk/databehandling, også aktuelle arbeidsplasser.

De to siste semestrene inneholder bl.a. tre vekttall kandidatoppgave, som består av et prosjekt man skal legge ned ca 225 timer til. Dette prosjektet består av en oppgave man gjennom skolen eller på eget initiativ, skaffer seg fra relevant industri. Noen ganger kan man også få oppgaver direkte fra avdelingen på skolen. Jeg begynte i fjor sommer på et prosjekt, en "Electrical Load Analysis" på Helikopter Service A/S sine Sikorsky S61N. Jeg ble ikke ferdig i løpet av sommeren og fortsatte derfor med prosjektet som min kandidatoppgave, som jeg leverte april i år. Oppgaven var et omfattende arbeide, bl.a. på grunn av alle de modifikasjonene som er gjort siden midten av 1970 årene på S61N.

Opgaven i seg selv har gått ut på å kartlegge alle sikringene i maskinene, legge disse inn i en database i Excel 4.0 med informasjon, referanser, relevante maskiner og dokumentasjonshenvisninger til hver sikring. Hvert helikopter har så sitt eget dokument som summerer alle sikringene til deres respektive busser. I slutfasen blir alle bussene summert så vi får et totalt effekt forbruk som sammenlignes i forhold til tilgjengelig effekt. Analysen gir også en "Main/Emergency Battery

Analysis", som konkluderer i en flytid helikopteret kan holde seg i luften med essensielt utstyr, når alle generatorer er ute av drift.

I sommer begynte jeg på et tilsvarende prosjekt på Super Puma AS 332L, som nå også er avsluttet og levert til ingeniøravdelingen på Sola. Oppfølgingen videre må bli å oppdatere analysene når utstyr blir modifisert/installert i maskinene, f.eks. ved å legge til et eget punkt på E.O.ene som på Service Bulletins; "Electrical Load Affected:".

Dette ville medføre en kontinuerlig oppdatering ved modifikasjoner som forårsaker en forandring innen effektforbruket.

I dagens arbeidssituasjon er det blitt viktig med relevant praksis å vise til når man skal søke jobb. Ingeniørutdanningen i dag tilbyr ingen form for utplassering i relevant industri, utenom de få timene kandidatoppgaven medfører. Er man heldig kan man gjennom denne få et jobbtilbud, eller gjøre nytte av den nye ordningen til arbeidskontorets Fadderavtale. Dette går ut på å jobbe "gratis" for bedriften gjennom arbeidskontoret, med den enkle hensikt å få praksis. Avtalene gjelder for 3 måneder om gangen, med muligheter for utvidelser.

Jeg vil til slutt takke Helikopter Service A/S for godt samarbeid og inspirasjon til videre arbeide innen dette fagområdet.



# Helitech

## mot nye høyder

Fra det første Helitech i 1987 og frem til årets show, har arrangørene hatt en jevn økning i antall deltakere og besøkende. Arrangementet som finner sted hvert andre år, ikke langt fra Gatwick Airport syd for London, har vokst til å bli det mest betydningsfulle møtested i Europa for verdens sivile helikopterindustri.

Helitech er av et relativt lite omfang sammenlignet med de mere kjente luftfartsmessene som f.eks. Farnborough og Paris Air Show. Dette gjenspeiler egentlig størrelsen på det sivile helikoptermiljøet verden over.

Ca. 350 utstillere fra 25 land hadde i år etablert seg på Redhill Aerodrome og været viste seg heldigvis fra en bedre side enn ved forrige Helitech i 1993. Da regnet det kontinuerlig og messeområdet ble etterhvert mer lik et gytjebad og omdøpt til Mudhill. I år smilte imidlertid solen og den del av showet som foregikk utendørs kunne nytes i fint sommervær. Men der var likevel en stor mengde produkter og helikoptermodeller som de fleste av oss kun tidligere har sett på bilder.

Mest oppmerksomhet fikk vel McDonnell Douglas sin nye MD 900 Explorer. Den ble også vist på Farnborough i fjor, men der stod den på bakken hele tiden p.g.a. tekniske problemer. Nå fløy den demoturer i ett kjørt hver eneste dag.

Explorer er en meget interessant maskin som ventes å bli populær i markedet for lette to motors helikoptre som f.eks. ambulanse. Bell Twin Ranger var også utstilt, men kun statisk.

På tross av mye forhåndspublisitet møtte russerne opp med kun modeller og brosjyrer. Det var planlagt en rekke verdensrekordforsøk med Super tungvekteren MI-26 TC, bl.a. drop av 150 fallskjermhoppere og løft av laster på mer en 20 tonn. Men russerne gav bare en grunn for ikke å



følge opp markedesføringen, - NO MONEY. Pengene tar åpenbart slutt for tidlig.

Helikopter Service offentliggjorde salg av sine to siste Boeing 234 til Colombia Helicopters som nå vil være enerådende på det sivile Chinook markedet med hele 9 maskiner. Den første vil bli levert i okt. 1995 og den andre i 1996.

Det var i år 50 år siden Charles H. Kaman grunnla Kaman Corporation. Kaman hadde satset mye på Helitech 95. Med stor stand og daglige flygninger satte de mye inn på å få presentert sin K-MAX. Maskinen tilhørte det sveitsiske selskapet HELOG og hadde en meget original lakkering noe som gjorde det fra før merkelig utseende helikopteret enda mer iøynefallende. Foreløpig er der kun en K-MAX i operasjon i Europa.



Årlig blir det arrangert en Skandinavisk Søk- og Rednings-konferanse (SCANSAR).

Konferansen ble første gang arrangert i Sverige i 1981. Deltagerne er redningstjeneste i Norge, Sverige og Danmark. Arrangør og vertskap roterer mellom deltager landene. I år var det Norge sin tur til å arrangere konferansen som gikk av stabelen på Sola Flystasjon og strakk seg over fire dager. Norge stilte med Luftforsvarets Sea-King og Bell. Sverige stilte med Flyvåpnets Super Puma og Marinens Boeing Vertol. Danmark stilte med Flyvåpnets Sikorsky og Marinens Lynx.



# SCANSAR 95

Hensikten med SCANSAR er å utvikle kvaliteten på SAR tjenesten ved å utveksle erfaringer og en studie av hverandres utstyr og prosedyrer samt samtrening.

Redningstjenesten blir aldri utlært. Erfaringer og ny lærdom må knyttes sammen slik at redningsfaget blir så fullkomment det til enhver tid er mulig å få det. SCANSAR blir arrangert for at man skal bli kjent med hverandres erfaringer for mulig bruk ved felles oppdrag. Ulykker og katastrofer kan når som helst skje både i Skagerrak, Kattegat eller Nordsjøen. Tidligere hendelser har vist at det kan være nyttig og nødvendig å be om hjelp fra naboen. I slike tilfeller vil det være av stor betydning å ha snakket om de forskjellige rutiner i de tre lands flygende redningstjenester.

Under konferansen var det foredrag og debatter innen medisin, utstyr og operativ drift. Det ble også foretatt flygninger med «mixed crew» hvor man får testet hverandres utstyr. På slutten av konferansen ble det arrangert en øvelse. Dette var en stor katastrofeøvelse, hvor store ressurser var involvert.

Katastrofeøvelsen var en simulert eksplosjon ved oljeraffineriet på Kårstø og brann i en båt. Alarmen gikk via Hovedredningsentralen på Sola og samtlige helikopter ble satt inn i redningsarbeidet. De skadde ble fløyet inn til Sola Flystasjon hvor katastrofemottak var opprettet. Herfra ble pasientene

fraktet videre til sykehus med ambulanse eller Luftambulansse. Katastrofemottaket var bemannet av personell fra Politi, Sivilforsvar og sykehus.

Arrangementer av en slik art er med på å styrke en viktig del av vårt samfunnstilbud. At tjenestens folk og myndigheter er åpne for og har forståelse for sammenkomstene samt legger forholdene til rette, viser at også myndighetene forstår hvor nødvendig det er å holde topp beredskap.

Per Midtkandal



# Revisjon av arbeidstvisten

Som kanskje noen av NHF sine medlemmer har registrert gjennom presse og kringkasting på vårparten i år, så har enkelte sentrale organisasjoner bl.a. NHO, samt en del sentrale politikere tatt til orde for å begrense forhandlings- og streikeretten for de små uavhengige fagforbundene. Man begrunner dette med at de små forbundene setter den solidariske lønnspolitikken og moderasjonslinja i fare ved å forlange mer enn hva de større har fått.

Kommunal- og arbeidsminister Gunnar Berge ba i 1993 Arbeidsrettsrådet om å se på dagens arbeidstvistlov, og spesielt vurdere forholdene der det er flere konkurrerende fagforbund innen det samme tariffområdet. Samtidig har NHO direktør Lars Chr. Berge tatt til orde for at forbund med under 100.000 medlemmer ikke bør ha forhandlings- og streikerett! At de sentrale aktørene i dette spillet har valgt å si minst mulig om saken, gir også grunn til bekymring.

Hva dette kan få å si for NHF og vår overenskomst, er det absolutt vert å tenke litt over. Det er nemlig inngripen i fundamentale rettigheter det her er snak om.

I vår tok Oljeselskapenes Fellessammenslutning (OFS) initiativ til et møte der de inviterte fagforbund utenfor hovedsammenslutningene til å komme sammen i et forum for å diskutere disse alvorlige signaler. NHF var representert i dette forumet. Man valgte å jobbe videre i dette forum for å fremme felles syn i denne saken, spesielt rettet mot det politiske miljø, før et eventuelt lovendringsforslag kommer i Stortinget for behandling.

Hvor fort dette arbeidet går, og hva som blir Arbeidsrettsrådets anbefaling til endring av arbeidstvistloven, er vanskelig å spå. Men NHF er på vakt for de signaler som måtte komme, og gjennom samarbeid med flere små forbund mener vi at muligheten for å bli hørt er størst.

### **LUFTTRANSPORT MEKANIKERFORENING — MØREFLY MEKANIKERFORENING**

Det er avholdt valg i "nye" Mørefly's  
Teknikerforening.

Fra fusjonsdato vil denne foreningen være i  
funksjon.

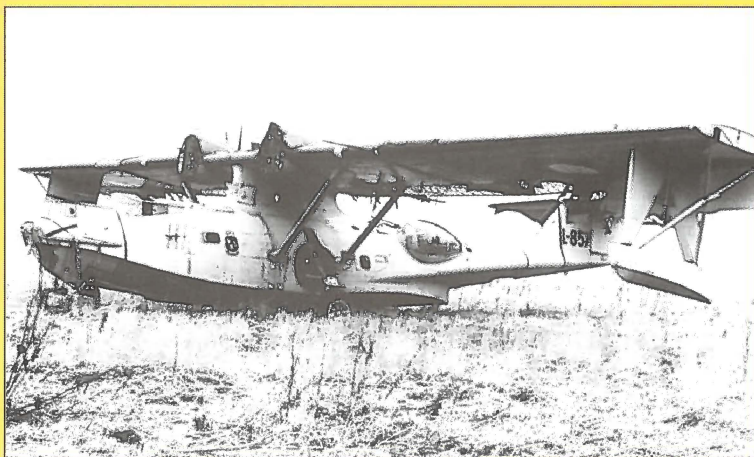
Følgende styre ble valgt:

Formann: Jan Hugo Hansen  
Nestformann: Jørund Kile  
Sekretær: Arvid Olsen  
Kasserer: Leif Ragnar Jacobsen  
Styremedlem: Einar Mikkelsen

### **NHF-info**

Konsernet Helikopter Service ble i sommer anmeldt av NHF til Arbeidstilsynet for overtredelse av bl.a. arbeidsmiljøloven. Både i forbindelse med nedbemanning i moderselskapet Helikopter Service og sammenslåing av Mørefly og Lufttransport med dertil nedbemanning, fremkom det svært negativ fremgangsmåte i prosessen som NHF fant lovstridig, avtalestridig og uakseptabel.

Avgjørelsen ble tatt etter nøye vurdering av de faktiske forhold samt at Helikopter Service's holdning i slike saker ikke er enestående.



## FØR... og ETTER

**Restaurering av Catalina flyet som stod lagret i Danmark.**

Flyet ble levert til det danske flyvåpnet i 1951 fra US Navy gjennom den amerikanske våpenhjelpen.

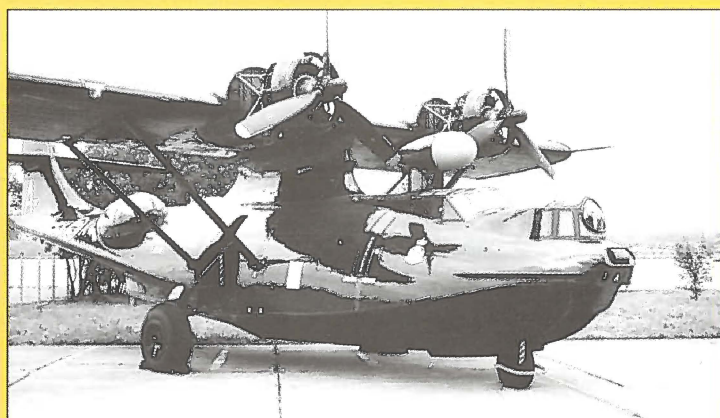
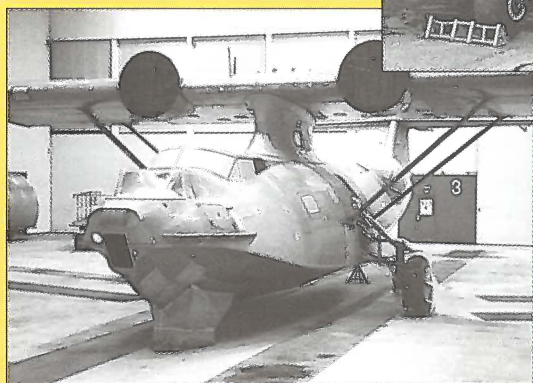
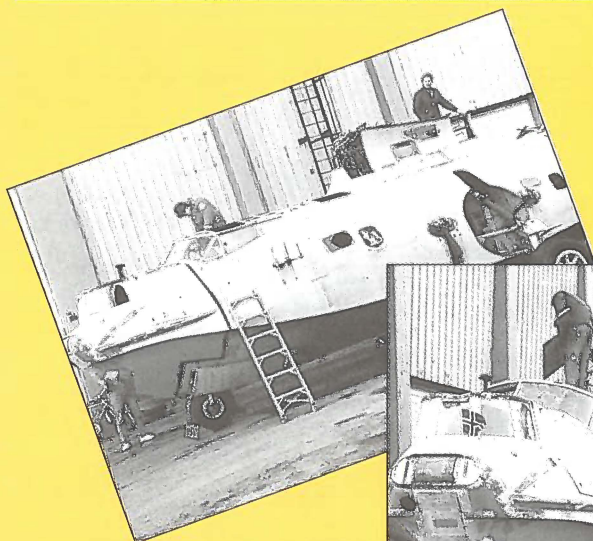
Flyet ble stasjonert på Kastrup fram til 1956. Senere ble det stasjonert på Værløse og Vest-Grønland.

Den siste flygingen med denne Catalinaen skjedde 14. oktober 1967.

Flyet ble plukket for deler og hensatt på flystasjonen på Værløse inntil det i 1982 ble overdratt til Jens Larsen i Plejerup.

I 1989 ble flyet overtatt av Flyhistorisk Museum, Sola og flyet ankom til Stavanger med ferjen M/F Bolero i 1989.

Bildemontasjen, som er lånt ut fra Flyhistorisk Museum, viser flyet fra lagringen i Danmark til ferdig restaurering på Sola.



**Bildene er utlånt fra  
Sola Flyhistorisk Museum.**

# B-blad

Returadresse:

Norsk helikopteransattes forbund

Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

---



Norsk Helikopteransattes Forbund,

Postboks 522,

4055 Sola Lufthavn

Tlf.: 51 65 39 24

Fax: 51 65 37 83