



Nr. 4 - 24. januar 1962

Vi Menn

Kr. 1.50

Redaksjonen 150

10-seters helikopter i Norge til våren

Her har VI MENN avbildet pionere for den sivile helikopterflyvning i Norge, direktør Morten Hanche Helikopter Service A/S (til h.) og skipsfører Jan Tanvig, som sammen med sin far har finansiert pionerinsatsen. På fem år har selskapet bygd ut fire helikopterstasjoner med fem maskiner i gang — og til våren setter det inn to 10-seters Bell-helikoptere, som straks vil åpne nye store muligheter for trafikkflyvning og transport.



nytt

NR. 4 95

MEMLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

Med livet på spill
 Ildalungen som under krigen reddet en troslover fra Blodveien over til Sverige, invitert til Jugoslavia og forteller her om den dramatiske hendelsen.

Labbetur i lava
 Jordomseileren fra «Rundø», Erling Brunborg, som nå er blitt medarbeider i VI MENN, skildrer i tekst og fotos fotturen over Island mellom lumske vulkaner.

Sterke menn i Norge
 I serien om våre lokale kjempere nye forbløffende bidrag sterke karer rundt serien vekke

REDAKSJONEN
 Hvalbø Boktrykkeri, Oslo, 1960, for Norge og det øvrige

INNHOOLD:

Lederen har ordet.....	3
AEI-kongressen 1995	4-7
"Brannbøtta"	8
Underveis	9
Et tilbakeblikk	10-13
Valg i NHF	15
Folketrygdens alderspensjon	14
Mediekurs.....	15
Reportasje	16



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. februar

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. 07.30 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

Varamedlemmer:

Arne Søreide
Erik Strandås
Rigmor Nevland

Konkurranse med Bismak

Etter at EØS-avtalen trådte i kraft og med innføringen av luftfartspakke 3 ble også Norge en del av den frie konkurransens ånd.

Markedet skal avreguleres og subsidiene bortfalle med dertil like vilkår for flyselskapene som til syvende og sist skal komme de reisende til gode i form av bedre tilbud og billigere reiser. Så langt har ikke dette medført dramatiske endringer for flyselskapene eller de reisende her til lands. I kampen for å kutte kostnader var Braathens Safe først ute med å innføre 3 dagers daglig inspeksjon mot normalt hvert døgn på sine luftfartøy. SAS fulgte raskt etter i sine konkurransebestrebelse.

Noen ruter har fått flere avganger mens andre igjen har blitt svekket. De virkelige store prisreduksjoner har uteblitt, og de to hovedaktørene slåss i realiteten om markedsandeler. Dumping av priser har enda ikke forekommet. Tvertimot og uforståelig nok har myndighetene lagt på en såkalt fly-sete avgift på visse strekninger der fly hevdes å konkurrere med NSB. Og ikke nok med det, fremdeles tilkommer en del europeiske flyselskaper statlige midler i stor skala stikk i strid med EU's regelverk og direktiver.

Helikopterbransjen er også rammet av den frie konkurransen.

Innlandsmarkedet er sterkt sesongpreget og utsatt for meget hard konkurranse nasjonalt og ikke minst fra våre naboer i Sverige. Det synes som om det svenske regelverket gir betydelige fordeler fremfor det norske, og dermed et fortrinn konkurransemessig for våre naboer som opererer i Norge.

Helikoptermarkedet i Nordsjøbassenget har i mange år vært attraktivt for helikopteroperatørene. Volumet har vært forholdsvis stort og stabilt og med gode rater sammenlignet med andre deler av verden. Mange aktører har ønsket å ta del i dette markedet, særlig på britisk side, men også her hjemme. Flere selskaper har i løpet av de siste 15 år med oljeselskapenes ønske om en konkurransesituasjon tatt del av markedet med vekslende varighet uten at ratene ble dramatisk endret. Volumet er imidlertid nå synkende sammen med ratene.

Norsk Helikopter's inntreden med britiske Bristow Helicopters som medeiere utløste en ny utvikling. Etter et år i markedet uten større oppdrag av verdi, fant selskapet en tryllestav. Prisene ble dumpet med inntil 35% og i tillegg ble det søkt dispensasjon i Luftfartsverket til å allerede ta i bruk operative JAR bestemmelser som er planlagt innført 01.04.98.

Det er bemerkelsesverdig at et oljeselskap aksepterer et tilbud med elementer som baserer seg på det som jeg oppfatter som en nedgradering av eksisterende standard for flyvning offshore.

All virksomhet på sokkelen blir risikoanalysert før "sikker jobb" blir klarert. Så også med helikopterflyvning. I dette tilfelle synes risikoanalysen å være basert på et for snevert grunnlag, og da står en igjen med pris på tilbud som avgjørende faktor.

For prisene er nå så lave at det er så godt som null inntjening. Hvilket fører til at det ikke er rom for investeringer av betydning. Og investeringer trengs for å utvikle bransjen, både teknologisk og operativt, personell-, materiell- og organisasjonsmessig.

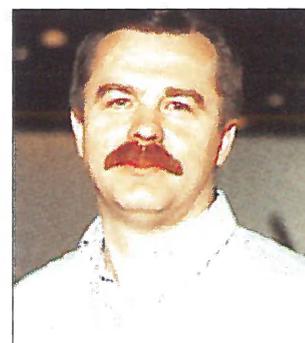
Nesten all virksomhet i Norge har vært igjennom en slankeprosess med dertil reorganisering, kostnadsreduksjoner og bemanningskutt. Samme medisin har vært brukt over alt. Oljeselskapene i Nordsjøen har i stor grad vært preget av dette, og fra å være en sterkt sikkerhetsrelatert bransje, har den nå tydeligvis slakket av på dette området og i enda større grad blitt preget av kommersielle hensyn. Smitteeffekten synes å ha nådd helikopterbransjen, og utviklingen er urovekkende.

Helikopterbransjen har vist en positiv sikkerhetsmessig utvikling de siste 2 år. All luftfart innebærer en risiko. Det må derfor fortsatt arbeides systematisk for å redusere risikomomentet.

Oppfordringen går til helikopteroperatører, oljeselskaper og myndigheter om å tenke langsiktig, fremtidsrettet og handle deretter uavhengig av konkurransemomentet.

Jeg ønsker
alle en riktig

*God Jul
og et
Godt Nytt år!*



Terje Rading
Leder

AEI kongressen 1995

Aircraft Engineers International's årlige kongress ble avholdt i Finland, og var lagt til Grand Marina Congress Center ved havnen i Helsinki.

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



Silja Line Symphony ved Kai Helsinki

Årets kongress ble avholdt i tidsrommet 5.-9. sept. 95 og foregikk delvis i Helsinki og Silja Lines enorme og luksuriøse ferge som seiler mellom Helsinki og Stockholm. Første del av kongressen foregikk på Grand Marina Congress Center, avslutningen ombord på fergen Silja Symphony. Den finske flyteknikerorganisasjonen ITA stod som vertskap og arrangør. Finnene hadde lagt ned et enormt arbeide, og det var en meget godt tilrettelagt kongress som holdt et faglig og ikke minst sosialt høyt nivå.

Vel 50 deltakere medregnet observatører var samlet. Den europeiske andelen er tradisjonelt stor, men også i år registrerte vi utjevning fra flere organisasjoner. Mange sliter med dårlig økonomi samt at det arbeides med lokale problemer som prioriteres.

NHF var representert med Inge Antonsen (MF-HS) og undertegnede.

Åpning av den 24. AEI-kongress
President Andreas Georgiades åpnet kongressen og etter en del formelle

saker var gjennomført, ble den offisielle åpningsseremonien foretatt med innbudte gjester og talere.

Først ut var den kvinnelige finske transportministeren, T. Linnainmaa som talte om temaet "flight safety, result of co-operation".

Deretter gikk ordet til AEI-president A. Georgiades som talte om "flight safety and economic recession". Han konkluderte med at utviklingen innen luftfarten ikke gikk på høyeste kjente standard, men på økonomiske relaterte kompromisser.

Representanten fra finske luftfartsmyndigheter, Kim Salonen, talte om "JAR-development process in Europa". Mange problemer var oppstått underveis i utviklingen av et ensartet system og nå dukket også de økonomiske bekymringer opp.

Han poengterte ellers det både viktige og respektable arbeidet som AEI i kraft av tidligere Svein Hansen og nå E. Anadiotis utførte innen JMB. Finnairs's president, Antti Potila, talte naturlig nok om temaet "Finnair in changing Europe".

Et noe uvanlig innlegg stod Finnair's vise-president teknisk divisjon for. "Aircraft Maintenance and Overhaul in Europe". Han poengterte en stadig mer tiltagende utvikling innenfor underleverandører som mer og mer tar over vedlikeholdet av sine produkter og ikke flyvedlikeholdsorganisasjoner.

Den finske flytekniker organisasjonens president R.Rautinen avsluttet med et innlegg "free competition and flight safety".

Det overraskende med årets offisielle talere var at det ikke dreide seg om såkalte "festtaler". Innholdet og budskapet var relatert til konkrete forhold og forsterket oppfatelsen av at personene hadde meget gode bakgrunnskjennskaper innenfor flere forhold av internasjonal luftfart. Flyvedlikeholdspersonellets rolle og arbeide er gjenstand for respekt og forståelse.

Kongressen foregikk over vel fire dager og dekket både faglige og organisatoriske for-



AEI President A. Georgiades

hold. På tross av forbedrede vedtekter og regler de siste år, lider kongressen av noe urent trav blant en del organisasjoner. Det påvirker bl.a. tidsskjemaet slik at viktige faglige spørsmål ikke får den oppmerksomhet og behandling som ofte behøves.

JAR 65 NPA er avsluttet og over tusen kommentarer er mottatt av JAA. Det er mulig at det vil bli enda en NPA runde. JAR 147 draft 3 er sendt ut og kommentert, og JAR 145 blir revidert. Disse ble ikke i særlig grad berørt av kongressen.

Det som imidlertid ble tatt opp, var en stadig større bekymring innen JAA angående de økonomiske aspekter ved JAR 65. Tidligere har denne prosessen vært preget av politisk karakter, og nå ser det ut til å gå inn i en enda ny fase, altså det økonomiske. Utgangspunktet for utviklingen av JAR 65 var at man skulle bruke den høyeste kjente standard som mal. Vi vet at den er tilsidesatt i prosessen og nå ser det ut til økonomiske forhold kan få konsekvenser for sluttproduktet.

JAA har overfor amerikanske FAA og canadiske CAA vurdert harmonisering av de respektive bestemmelser. Her er det canadiske CAA meget klare. Det europeiske JAA har utviklet et sertifikatsystem basert ene og alene på at vedkommende skal arbeide under en maintenance organisasjon, og er derfor ikke å betrakte som et flytekniker sertifikatsystem. JAA sitt forslag bør ligge under JAR 145 og ikke kalle det JAR 65. Dette syn støttes også av FAA Amerika, CAA Australia og New Zealand.

Det er derfor ikke mulig å oppnå bilateral avtale på dette området. JAA ser heller ingen grunn til å stoppe så tett ved sluttproduktet for om mulig å tilpasse JAR 65 til det nord-amerikanske systemet som også er under revidering. Tidsmessig lar dette seg heller ikke gjøre.

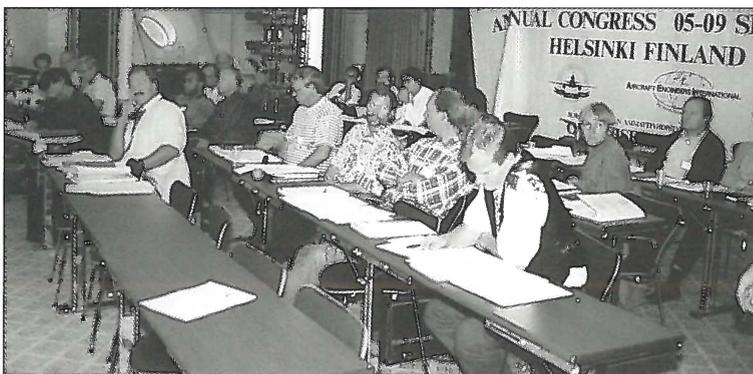
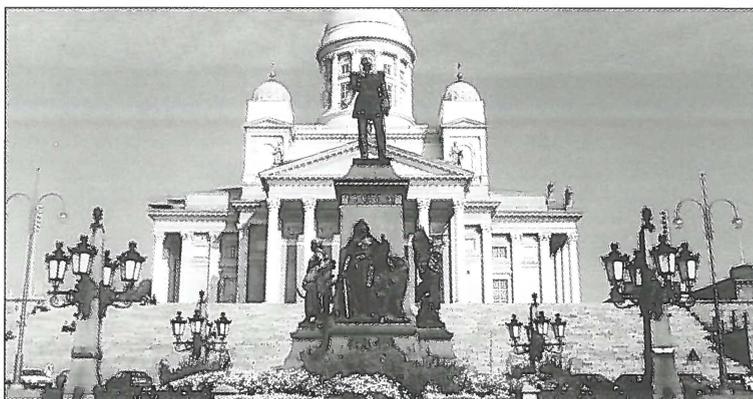
Et tema som fikk oppmerksomhet og førte til debatt var ICAO-s nylig utgitte Airworthiness Notice no. 47 som er rettliningslinjer for flyteknikere som nå er pålagt ved lov i noen land å innta samme holdning som f.eks. leger, flight crew og air traffic og

air traffic controllers i vurderingen av sin helsestilstand ved utførelse av arbeid i tjeneste. Dette er tatt med i JAR 65 NPA og vil temmelig sikkert bli europeisk lov.

Selv lovligte midler kjøpt på apotek uten resept til bruk mot f.eks. infeksjon vil bli å betrakte som at vedkommende er uskikket til å arbeide. Med andre ord, man må selv erklære seg "unfit for work".

Flyvedlikeholdspersonells forhold ble også berørt. Fokus ble satt på stadig bruk av lengre skift, krav om utvidet bruk av nattskift i forbindelse med merarbeid grunnet nedbe-

Statue av
Tsar Alexander II,
Helsinki



maning og krav til stadig økende effektivitet. Videre lønns- og medisinske forhold som nevnt.

Deler av kongressen.

Nytt medlem

Det var kun en søker til medlemskap i AEI ved denne kongressen. Den russiske organisasjonen Civil Aviation Aircraft Engineers and Technician Union of Russia med 40.000 medlemmer ble enstemmig godkjent som medlem. Dessverre var russerne ikke representert.

Styrets beretning viser at det har vært et aktivt år. Problemene har vært å samles til avtalte tider. Teknisk komité har vært mest aktiv naturlig nok. Pieter Doyer NFO og

leder for komiteen uttrykte i sin rapport at arbeidsbelastningen til tider var så stor at ekteskapet hadde vært i fare. PR-komiteen hadde fått istand et internt medlemsblad. Videre var det satset på å markedsføre AEI via brosjyremateriell og skriv til internasjonale kontakter og fora. Pressen viser for tiden stor interesse og det er viktig å profilere seg profesjonelt. AEI har annonsert i Flight International samt tatt inn en artikkel skrevet av AEI's president. Det ble fremmet forslag om at hver organisasjon oppretter sin representant som skal være AEI kontaktperson.



KLM Vicepresident
C. Den Hartog mottar
gave fra representant for
ITA Finland

Dårlig økonomi i AEI

Kasserer R. Leadbetter la i år fram røde tall. AEI har fremdeles midler i bank, men økte aktiviteter gir økte utgifter. Økonomien har ikke vært god de siste år og det har ikke vært flertall for en mulig oppjustering av kontingenten. Styrets forslag om kontingentøkning og andre tiltak for å styrke økonomien er et lite steg i riktig retning. Med en viss justering av forslaget fremsatt av UNIE Holland, gikk dette forholdsvis greit igjennom med kun en stemme imot. Fremdeles er det en stor sprik i budsjettet mellom inntekter og utgifter. Mange utgifter blir donert av nasjonale organisasjoner og figurerer derfor ikke på budsjettet.

Det ble vedtatt ved fjorårets kongress å opprette en databank for AEI. Den er nå oppsatt i Hoofddorp Holland. Mange stilte spørsmålstegn ved hvilke data som skal frigjøres fra de respektive nasjonale organisasjonene. Dessuten ville det føre til ekstra utgifter om man måtte oversett lokale avtaleverk og arbeidsbetingelser for så å sende dette til AEI.

I første omgang er det viktig å samle generelle arbeids- og lønnsvilkår samt sosiale og helsemessige forhold. Deretter må en vurdere om det er mulig å samle inn mer spesifisert data. Medlemsorganisasjonene må kunne reservere seg mot å frigi opplysninger en ikke ønsker å gi. Internett er det foreslåtte nett man skal kommunisere via.

Årets valg

Ved årets valg fikk AEI ny Vice President. Tidligere A. Sharma ble ikke renominert. Ny kandidat var Jari Mätinen ITA Finland, resten av styret tok gjenvalg i år. Enstemmig valgt.

Den Kypriotiske Flyteknikerorganisasjonen fremla flere forslag. Det første gikk på safety-aspektet hvor det ble foreslått å øke aktiviteten og samle opplysninger innenfor følgende områder:

1. Aviation safety in general.
2. Aircraft maintenance safety.
3. Human factor in aircraft maintenance.
4. Ramp safety
5. Health and safety for the aircraft engineer.

Neste forslag gikk på flere muligheter for å bedre den økonomiske siden av å gjennomføre en kongress. Bl.a. arrangere en utstilling eller seminar innenfor luftfart sammen med kongressen og invitere flere talere til å ta for seg spesielle temaer. Videre større bruk av arbeidsgrupper.

Et av forslagene var å ansette egen regional sekretær og hvilke data som burde ligge i databanken.

Ettersom styret jobbet med å etablere en form for sekretærtjeneste, ble dette forslaget trukket tilbake. Resten av forslagene fikk flertall. NFO hadde utarbeidet et meget godt forslag for prosedyrer i forbindelse med at Policy komiteen er nedlagt. Dette var sendt ut sammen med agendaen og var således kjent for alle. Dessverre ønsket UNIE Holland å spikke på dette i form av tilføyelser, hvilket resulterte i at NFO trakk sit forslag.

Årets kongress trakk flere talere som dekket flere sider innenfor luftfart. Hr. Vääntinen, instruktør fra Finnair tekniske

avdeling holdt et interessant foredrag om icing og anti-icing prosedyrer. Videre holdt hr. Mäkinen fra Labko group et foredrag om deres engasjement innen utviklingen av ice detector system på MD 80/90. Visepresidenten i KLM, C. den Hartog, stilte opp med et meget interessant foredrag. Han tok for seg utviklingen av luftfarten og de utfordringer KLM hadde blitt satt på. Han poengterte at fraksjonering av flyselskaper alltid har en grense som er valgfri. Fremtiden kan bli en mann med telefon, resten er innleid personell.

KLM hadde konsentrert seg om hovedaktivitetene.

KLM baserer seg på et høyt kvalitets- og sikkerhetsnivå. Konsentrerer seg om det de er gode til og sørger for å forbli gode i form av stadig kursing/oppdatering av personellet. Videre å justere seg i takt med utviklingen. Satser høyt på trivsel for derved å få stor lojalitet overfor selskapet av de ansatte. Personellet er meget stolt over å bære KLM uniform og skal være det. Kommunikasjon innad og utad er meget viktig. Ja visste vi det ikke!

C. den Hartog viste seg å være en usedvanlig utadvendt person som stilte velvillig opp for spørsmål. Han hadde selv vært flytekniker, riktignok med en universitetsutdanning.

AEI har nå 32 medlemsorganisasjoner fra 27 land verden over. Kun 4 organisasjoner bidrar med maksimumskontingent, resten slipper lettere unna økonomisk. NHF betaler maksimum.

I tillegg bidrar UNIE Holland, EOTAOA Hellas, og ikke minst NFO Norge med betydelige donasjoner. NFO har sterkt engasjement med følgende verv: Assistant Secretary Europa, T. Vikøren. Technical Committee Chairman, P. Doyer, og Internal Affairs Committee chairman, M. Arnesen. I tillegg er K. Grønscar medlem i PR Committee.

NFO legger betydelige økonomiske og personellmessige ressurser ned i denne organisasjonen. I prinsippet er drivkraften faktisk NFO. De var med å bygge den opp og har tradisjonelt besatt mange viktige verv. NFO bygde opp AEI Policy Manual og har



vært sentrale i utviklingen av lover og bestemmelser samt organisasjonsutviklingen.

Ved hjelp av endrede rutiner og bedre styring av presidenten ble årets kongress gjennomført mer strukturert enn på lenge.

President A. Georgiades avsluttet med å takke den finske organisasjonen ITA for et meget godt gjennomført arrangement både organisatorisk og ikke minst sosialt. Videre ble A. Sharma takket for sine 5 år i AEI.

Det nye styret i AEI ble som følger:

President: Andreas Georgiades

Vice President: Jari Mätinen

General Secretary: Martien Valenteyn

Assistant Secretary Europa: Torstein Vikøren

Assistant Secretary Pacific: Peter Murray

Chairman Internal Affairs: Morten Arnesen

Chairman Technical Committee: Pieter Doyer

Chairman PR-Committee: Mario Lander

Treasurer: Robert Leadbetter

Chairman Election 'Committee: Trevor Lee

AEI er nå mer anerkjent som organisasjon innen luftfart. Både vi selv og luftfarten trenger den, men vi må selv gjøre den til hva vi ønsker den skal være, og da må vi være villige til å ofre mer ressurser og penger på AEI.

Tekst/foto: T. Rading

Kongressdeltagere.
Kvinnen midt i bildet:
Sarri, kongresssekretæren.
Inge Antonsen nr. 3
fra venstre.

"Brannbøtta"

Helikopter Service konsernet har hatt stor suksess med den nye «brannbøtta», som er et effektivt redskap i kampen mot branner i naturen. Vi har besøkt «brannbøttas» vugge i Tromsø og slått av en prat med Steinar Antonsen som har vært ansvarlig for utviklingen av selve «brannbøtta».

Når startet utviklingen av denne «tanken» som de fleste i helikopterbransjen etter hvert kjenner som «brannbøtta».

Det hele startet i januar 1989 da Magne Fjernes, pilot i Lufttransport, kontaktet ingeniøravdelingen LT og la fram idéen om en tank som skulle kunne fylles med vann ved hjelp av en sugeslange, slik at man ikke ble avhengig av åpent vann for å fylle tanken.



En Bell 214B-1 i ferd med å suge opp vann fra en bekk i Portugal.
Foto: Ola Furulund.

Etter hvert som idéen modnet kom man fram til et konsept for «brannbøtta» og det ble bestemt at man skulle lage en prototype. Tanken, som rommet 3000 liter vann og var tilpasset Bell 214B-1 sto ferdig tidlig i 1990. Denne prototypen besto av en ståltank og en pumpe inne i tanken. I mai samme år ble tanken demonstrert for DBE (Direktoratet for brann og eksplosjonsvern). Demonstrasjonen var vellykket og man bestemte seg for å utvikle produktet videre til et kommersielt produkt.

Den «brannbøtta» vi kjenner i dag består av duk og er sammenleggbar.

Ja, for å kunne konkurrere med andre systemer måtte bl.a. vekten på selve tanken reduseres for å få mer nyttelast, dvs. vann. Dessuten satte vi som krav at vi skulle kunne frakte 2 stk. «brannbøtter» inne i en Bell 214B-1, og at vedlikehold og reparasjon skulle være enkelt. Løsningen ble å skifte ut ståltanken med en tank av duk festet på en ramme av aluminiumsrør, samt å bygge opp tan-

ken av moduler. I tillegg til rammeverket for duken har vi konstruert pumpemodul, motormodul, hydraulikk modul og elektrisk kontroll modul som kan skiftes på få minutter ute i felten.

Hvordan skiller «brannbøtta» seg fra andre systemer?

Vårt konsept gjør piloten uavhengig av bakke-mannskaper. Piloten kan hovre over «bøtta» og hekte kroken i en bøyle på «brannbøtta». Deretter kan han starte den bensindrevne motoren fra et kontrollpanel på stikka og styre «brannbøttas» funksjoner. Kontrollsignalene styres via en elektronisk modul og overføres som radiosignaler til «brannbøtta». Dessuten er det ikke nødvendig med større modifikasjoner på helikopteret. Hele konseptet er mønsterbeskyttet og vi har i tillegg søkt om internasjonal patent på noen av våre tekniske løsninger.

Kjekk løsning, men er dette noe som verden vil betale for?

Vel, «brannbøtta» markedsføres av Helikopter Service International og det har resultert i kontrakter i Spania, Portugal, Italia og Australia, hvor Lufttransport har operert «brannbøtta» med Bell 214B-1. I tillegg hadde Mørefly to Bell 205A-1 på kontrakt med «brannbøtta» i Spania i 1993. USA har også vist interesse for produktet og en av bøttene er for tiden i USA, hvor den statlig institusjonen «US Forestry» tester «brannbøtta» med tanke på å ta den i bruk mot skogbranner i USA. Så langt er resultatet av testen oppløftende, og vi håper at interessen kan resultere i gode kontrakter.

Hvor mange «brannbøtter» er laget så langt?

Fra den andre prototypen (med tank av duk) ble laget i februar 1993 er det produsert til sammen 8 bøtter, - sier Steinar Antonsen før han bøyer seg over PC'en og tegner videre på en «avlegger» av «brannbøtta», nemlig «miljøbøtta».

Underveis

Et rykte nådde til Tromsø by:
nå var vi blitt til Mørefly.
"Nå blir vi sagt opp kvinne som mann,
finn deg en jobb så fort du kan.
Vårt arbeid her oppe er "ikkje liv laga",
Lufttransport er blott blitt en saga."

Men, var det nå engang så mye å frykte?
Som kjent er det lite "hold" i et rykte.
Etterhvert fikk vi vite: -
en fusjon var på gang.
Prosessen kan bli både vansk'lig og lang.

Det første spørsmål,- hvor skal vi være?
Håp og frustrasjon,- på humøret det tære.
I 9. januar - dommen falt,
endelig var hovedbasen valgt.
Glede, jubel og fest i nord,
på Vigra - "dommedag" på jord.

Champagne og gravøl går hand i hand,
tilsammen var vi for mange mann.
Hvor stor var egentlig sjansen,
for å beholde vår jobb i bransjen?
Noen valgte for seg å takke,
tok med seg sin hatt og "pakke".
All heder og ære til alle dem,
som frivillig forlot sitt "andre hjem".

SÅ ble det utlyst en konkurranse,
- navnevalg ble vår neste skanse.
"HS Light" og "Heliwing",
det var navn med sus og sving.
Fram og tilbake er dobbelt så langt,
mange navn, både vrient og vranget.

Men, navn har vi fått, om ikke så fort.
Nå heter vi nemlig Lufttransport.
Nytt eller gammelt, kjent eller.....?
Forvirra? Neida, ikke vi heller.

Nå er vi i allefall godt i gang,
om veien har vært både lang og trang.
Sammen skal vi fortsette ferden,
kanskje en dag blir vi størst i verden?!!
Møter nye terskler, høy som lav.
"Ka farsken, vi står han vel av."

Vi ser stadig nye ansikt i mengden,
men det går seg vel til i lengden.
Smiler, hilser og sier "Hvem er det?"
Svarer oss selv: "Vi får vente og se."
I Lufttransport, i den nye rammen,
er vi gode kollegaer, - alle sammen!

GODT ÅR!

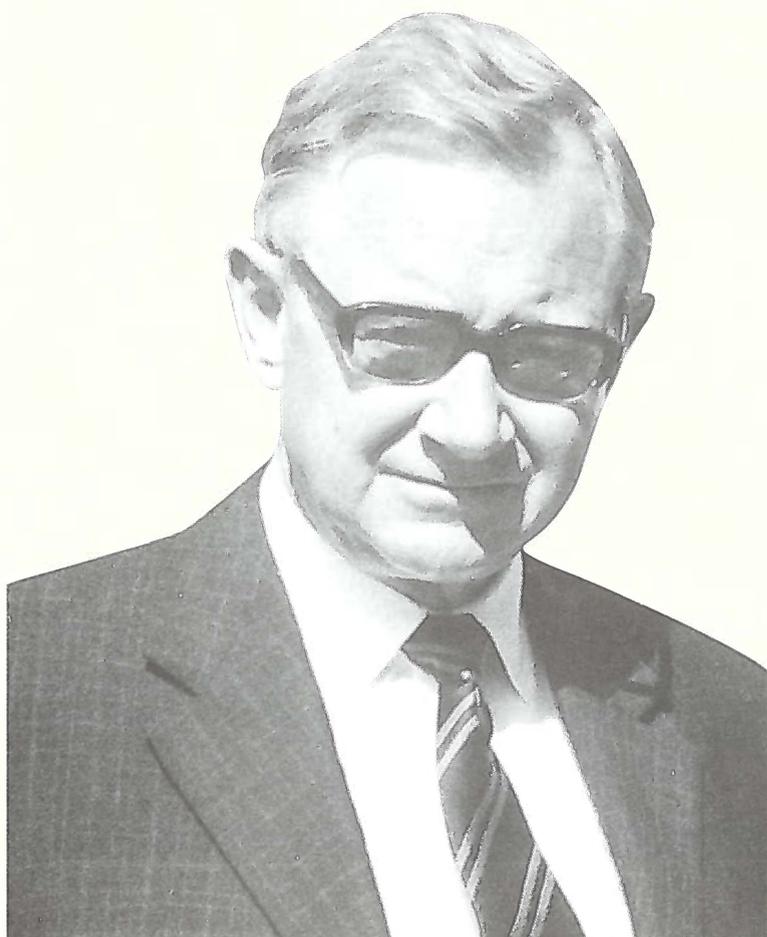
- passasjer fra nord-

Notat fra M.H. HANCKE'S pult

Et tilbakeblikk

For lesere som ikke er kjent med navnet og personen Morten H. Hancke vil vi kort nevne at det var ildsjelen som brakte helikopteret til Norge og som grunnla og bygget opp Helikopter Service. Som med sin entusiasme, utrettelige arbeidsinnsats og sine visjoner stod for et stykke norsk luftfartshistorie.

NHF takker Morten H. Hancke for sitt engasjerte innlegg.



Om noen få måneder - 22. februar 1996 - er Helikopter Service A/S 40 år. Det hele startet med rundturen i Bestumkilen utenfor Oslo med en driftshåndbok på en side, forfattet av undertegnede.

Kr. 775,- ble satt inn i bank den neste dag. For en utvikling.

De første 10 årene var meget vanskelige, men etterhvert fikk personellet - inkludert meg selv - nødvendig erfaring i et transportyr-

ke som ingen tidligere hadde forsøkt seg på. Selskapet ble en god kunde hos helikopterprodusentene da manglende erfaring ga for mange havarier.

Ved oppstart av selskapet var det 3 ansatte og ved 5 års jubileet i 1961 var dette vokst til 22 ansatte.

Selskapets første helikopter var av typen Bell 47D-1 som var utstyrt med en Franklin stempelmotor på 180 hk. Styresystemet var manuelt med friksjonsdisker som hadde til hensikt å dempe "feedback" fra rotor til stikkekontroll. De etterfølgende 47 modeller som ble anskaffet hadde vesentlig sterkere motorer og hydraulisk styring.

I 1962 gikk selskapet til anskaffelse av Bell 204B med RR Gnome turbin. Denne turbinen var ikke altfor pålitelig og ble skiftet som vi skifter skjorter.

Avco Lycoming turbinen T-53 ble svaret på disse problemer og jeg må si det var en stor lettelse.

I 1966 begynte en ny epoke i selskapets historie, Offshore. Hvis jeg husker korrekt ble kontrakt undertegnet med ESSO den 30. april. Jeg ringte ingeniør Hans Heen og 2 dager deretter var 10 personer hos Sikorsky Aircraft for trening og opplæring. Alt var på forhånd godt planlagt.

Da jeg noen dager senere traff Hans Heen hos Sikorsky Aircraft og vi beundret den første S-61N uttalte Hans Heen: "Hancke, jeg tror ikke, vi makter dette!"

Den første konkurrent var også ute av bildet, nemlig Alan Bristow.

Den 16. juli 1966 landet det første S-61N med registreringsbokstavene LN-ORE på Forus Heliport etter transatlantisk hjemflyvning og den derpå følgende dag - med dispensasjon fra L.D. gikk den første tur til ESSO's borerigg "Ocean Traveller".

En ny konkurrent dukket opp, nemlig Bergen Airtransport A/S og det statseide helikopterselskapet Aerospatiale. Fabrikken lånte ut gratis en Super Frelon med flygere, ingeniører og mekanikere, men det tok ikke lang tid før konkurrenten fløy hjem igjen til Frankrike.

Oljeselskapene fremtvang en ny konkurrent, Fred Olsen Offshore Helicopters, og igjen Aerospatiale med 2 Puma helikopter. Konkurransen varte ikke lenge idet oljeselskapene foretrakk S-61N fremfor Puma. Resultatet ble at Fred Olsen A/S fusjonerte med HS A/S, returnerte Pumahelikopterene og anskaffet helikoptere av den typen HS A/S opererte.

Det kan kanskje være av interesse for gamle og nye ansatte å høre om min involvering, når det gjelder mulige anskaffelser av Chinook 234 helikoptere.

Jeg vil ikke bruke personnavn, men British Airway Helicopters - nærmest av prestisje hensyn og for å være først ute - kjøpte 3 Chinook 234.

Personlig var mange med meg engstelige ved tanken om å transportere 40 pax 150 NM over Nordsjøen.

Jeg ble nærmest tvunget av Boeing Vertol til å ta et møte i New York for å diskutere et avtaleutkast eller kjøpekontrakt. Jeg var godt forberedt etter lange samtaler med teknisk og operativ avdeling og i tillegg hadde jeg den militære ulykkesstatistikken, hvilket ikke ble godt mottatt.

Jeg hadde møter med 3 representanter for Boeing Vertol fra kl. 09.00 til kl. 12.00 og fra kl. 14.00 til kl. 19.00 før representantene ga opp. Det var hele tiden et gjennomgående argument: "British Airways Helicopters have

agreed upon all the clauses in the contract, why cannot you do it" "I am not as stupid as BAH" var mitt svar til kjedsommelighet. BV ville overhodet ikke garantere for produktet - inkludert turbinen - som selskapet ønsket å markedsføre.

Mitt neste møte med BV skjedde sammen med Alan Bristow. Vi møtte opp med teknisk og operativt personell og var rustet til dyst nummer to.



Flying 'Copters to be Easy as Watching TV

ANIP Engineers Report On Simulator Progress

LOS ANGELES — Average pilots soon will be able to operate helicopters day or night in all but the most severe weather. That is the prediction of engineers who have learned how to produce a synthetic representation of the outside real world on a screen mounted in a helicopter.

A report on the helicopter application of this contact analog display was made by Bell Helicopter Corp. at the recent Army-Navy Instrument Program symposium here.

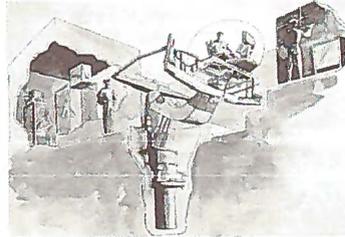
Portions of this artificial picture (contact analog) already are being tested as a unique helicopter flight simulator at Bell's Hurst plant, said Owen Q. Niehaus, chief of Bell's servo-electronic laboratory. Bell is industry coordinator for the helicopter portion of the Army-Navy Instrument Program (ANIP).

Simulator Tests Responses
Basically, the Army-Navy program is designed to fit all aircraft to man's capabilities and limitations.

Bell engineers designed and built the helicopter flight simulator to test the responses of untrained subjects as well as experienced pilots to new types of flight information displays.

During testing, subjects sit in the flight simulator helicopter cabin which is stationary at present. By the end of this year it will be placed atop a dynamic platform that can be made to realistically simulate the basic dynamic motions of pitch, roll, yaw, and heave.

In front of the subject is a contact analog display. A synthetically created picture containing the same visual cues the pilot uses as he flies along on a clear day is generated and displayed



HOW THE HELICOPTER flight simulator will shape up is illustrated here. Cockpit will rest atop dynamic platform that'll make it pitch, yaw, roll, heave.

on standard television-type screens. Elsewhere in the laboratory an engineer at a control panel can feed new or additional flight conditions into the "analog picture." The subject "pilot" makes the necessary flight corrections by operating the helicopter controls in the cabin. His reactions and the speed of his response to every new condition are recorded and evaluated.

Currently projected on the display are moving grid patterns from which pilots can discern altitude, speed, turns, and other maneuvers.

Verification Measured

The degree of accuracy and the psychological ramifications of the contact analog are being measured now by Bell engineers in their study of time interval between condition and response. Later other segments of information will be added to the contact analog and presented along with mechanical conditions and navigation. Ultimately these studies will determine what in-

formation is necessary for all helicopter flight conditions and how to best present it for optimum human reaction.

An electro-mechanical contact analog generator designed and fabricated by Bell Helicopter for the flight simulator is presently in use. A compact all-electronic contact analog generator, being built by the Allen E. DuMont Laboratories Inc., will be flight tested in a Bell H-17 early next year.

Current helicopter instrument flight simulators are replicas of fixed-wing aircraft flight simulators. The Bell simulator is the first equipped to simulate helicopter blind flight.

Perfected, contact analog will enable an average pilot, with only 20 hours' flight instruction, to fly safely in a helicopter, day or night, under all weather conditions.

Bell's portion of the ANIP is directed by Niehaus, Dr. Guy Matheny and Project Engineer Hugh Upton.

SATSER FOR TIMELØNN VED WIDERØE'S FLYVERKSTEDER:

FAGARBEIDERE:

Grunnlønn fra ansettelsesdagen	Kr.:	6.30	pr.t.
Etter to år:	"	6.65	" "
Etter fire år:	"	7.-	" "

SPESIALISTER:

Grunnlønn fra ansettelsesdagen:.....	Kr.:	7.25	pr.t.
--------------------------------------	------	------	-------

AUTORISERTE MEKANIKERE:

Denne gruppen deles i to grupper for avlønning:

- GRUPPE I : Sertifikat enten på én-motors eller på to-motors fly.
- GRUPPE II : Sertifikat både på én- og to-motors fly, - eller på tre eller flere to-motors flytyper.

Lønn pr.t. etter:.....	0 år	2 år	4 år	6 år	8 år
GRUPPE I :	7.66	7.79	7.92	8.05	8.18
GRUPPE II :	7.87	8.-	8.15	8.26	8.39

DEFF:

Løstj betales etter regning.
Dagpenger betales for de første 14 dager med kr. 25,- pr. dag.
Deretter betales kr. 55,- pr. md. for gjfde, - og kr. 435,- " " " ugiftte mekanikere.

Lønns- og arbeidsbetingelser brukt hos HS i 1961

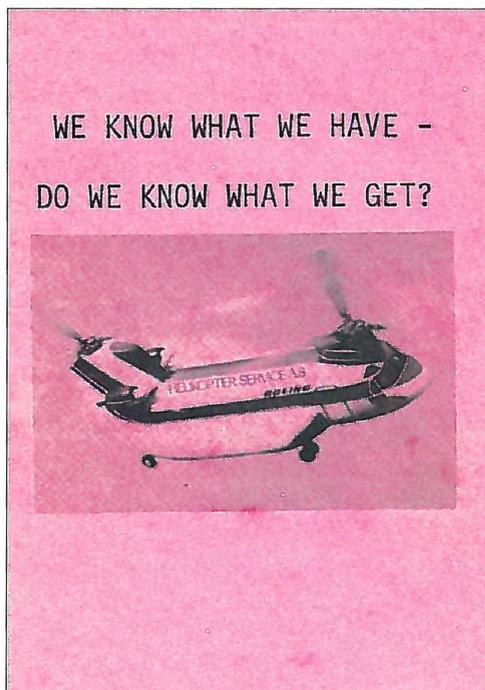
Vi oppnådde de fleste garantier fra BV, men ikke fra Avco Lycoming som ikke ville garantere troverdigheten av turbinen. Med andre ord et godt resultat.

Vi er alle kjent med hva som hente med et av BAH's Chinook ute i Nordsjøen - nordenlandet med over 40 pax ombord og BAH måtte slutte å bruke Chinook i Nordsjøen

Et dyrt eksperiment og jeg lurer på om Chinook 234 i HS A/S gjennom årene har vært en lukrativ forretning.

Min berømte bok i sakens anledning hadde følgende tittel "We know what we have - do we know what we get"?

Fra Hancke's bok.



Deretter fulgte en ny konkurrent, Andenæs brødrene og igjen Aerospatiale. Et stråselsskap av Aerospatiale hadde aksjemajoriteten i det etablerte selskapet Lufttransport A/S hvilket ikke var i overensstemmelse med luftfartsloven og dette ble bekjempet og forandring fant sted - iallfall på papiret.

Det er meg en gåte hvorledes administrasjonen og styret håndterte denne fusjon. Andenæs brødrene var velkjente innen forretningslivet i Norge og allikevel godtok administrasjonen og styret denne fusjon uten vilkår!

Etter min mening forrådte de nevnte organer HS A/S og de ansatte med de følger

dette hadde for organisasjonen og spesielt de ansatte. En periode som jeg håper ikke vil inntruffe igjen.

Igen forlangte oljeselskapene konkurranse og A/S Mørefly kom inn i bildet. Etter en kortvarig tilstedeværelse, ble selskapet kjøpt opp av HS A/S.

På samme tid som A/S Mørefly kom på arenaen, dukket også Braathens Helikopter A/S opp som konkurrent. Etter få år i luften fusjonerte selskapet med HS A/S.

På restene etter Braathens Helikopter A/S ble Norsk Helikopter A/S etablert, endelig med Bristow Helicopters og to norske skipsredere. Dette selskapet med en 5 års kontrakt med Phillips synes å kunne overleve med innleide helikoptere fra Bristow Helicopters.

Dette tilbakeblikk viser at det for HS A/S gjennom alle år har vært skjær i sjøen, men når enden er god så er allting godt.

Den suksess HS A/S har hatt gjennom årene frem til 1. september 1981 skyldes bl.a. dyktig personell innen alle ledd av organisasjonen, men også at administrasjonen og styret ved F. Tenvig og Jan F. Tenvig alltid var foran markedsbehovet.

Fra 1966 til 1981 ble det anskaffet 20 S-61N og 12 Bell 212- helikoptere og de var tilstede når behovet krevde dem.

Sist, men ikke minst, investorene fikk i nevnte periode en god avkastning på investert kapital.

I min periode som leder ble jeg av styret mange reprimander til del. Dette skyldes først og fremst at jeg av natur var "outspoken". Jeg hadde min mening og den ble også uttalt.

En episode vil jeg nevne. Styret og bedriftsforsamlingen hadde fellesmøte og et styremedlem uttalte omtrent som følger "Jeg har det inntrykk at Hancke sitter med bokholderiet i bakklommen". Jeg var meget stolt av de regnskaper som ble presentert, oversiktlig og on time. Jeg sa omtrent som følger: "Herr formann, jeg aksepterer ikke den ut-

talesen som et styremedlem presenterte og dessuten vil administrasjonen ikke lenger akseptere at styret puster administrasjonen i nakken." Dagen etter kl. 09.00 ankommer styreformannen, lukker alle dører og uttaler "at igår gikk jeg over streken".

Generelt vil jeg si at jeg hadde et godt forhold til styret.

Det må vel sies at min lederstil gjennom 25 år var noe spesiell og kanskje noe uortodoks, men jeg tror også at min lederstil var den riktige i det spesielle miljøet, jeg hadde rundt meg. Jeg var meget glad i min jobb og arbeidet var alltid en glede. Når denne kombinasjonen er tilstede er livet lett å leve.

Etter at jeg sluttet er jeg blit fortalt at det ble store forandringer og også vanskelige perioder med både ledelsesproblemer og problemer blant de ansatte, de visste ikke hva som ville skje fra dag til dag.

Jeg kjenner ikke styreformann Christian Brinck, men ved hans opprinnelige ansettelse hadde jeg på følelsen at HS A/S ville gjenoppstå som tidligere. Så langt har jeg vel noe rett om enn jeg så og si **aldri** får noe informasjon fra HS A/S. Jeg er tross alt aksjonær. I 1995 har jeg ikke fått en konvolutt fra HS A/S. Jeg får fra tid til annen noe ad omveier.

Om jeg er enig i styreformann Christian Brinchs fremtidsstrategi? Jeg er fullt ut enig. Jeg forsøkte selv i 70-årene å markedsføre HS A/S internasjonalt, men tiden var vel ikke moden den gang. Wiking Helikopters GmbH og Maersk Air A/S var imidlertid mitt bidrag i så henseende, og det er hyggelig å erfare at begge selskaper fortsatt er i live og gjør det formodentlig godt økonomisk.

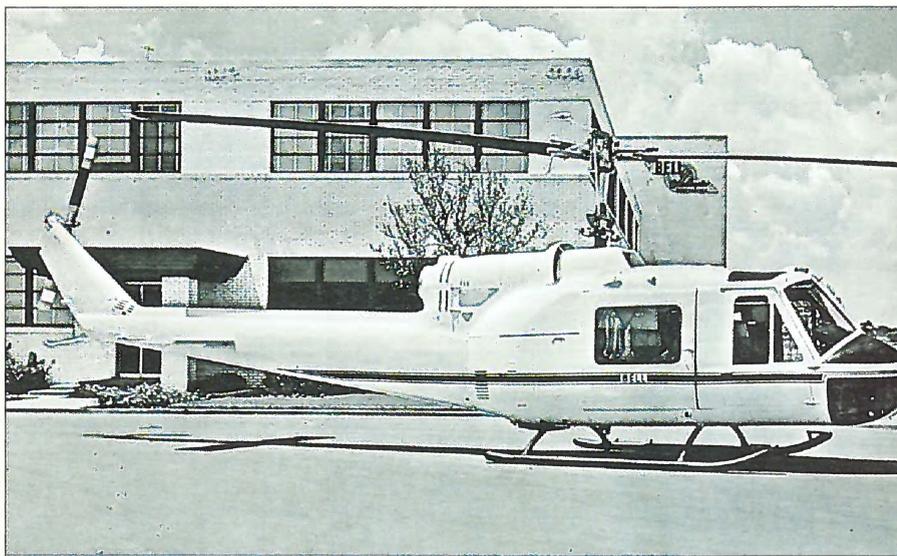
Jeg håper imidlertid at styreformann Christian Brinch's internasjonale ekspansjon ikke går for fort så oversikten blir borte.

Siden jeg forlot sjefsstolen har jeg holdt en lav profil, ingen innblanding. Vanligvis blir avhoppende sjef styremedlem eller konsulent for så sakte og sikkert å bli skjøvet ut over sidelinjen. Jeg valgte imidlertid å gå utover sidelinjen øyeblikkelig sjefstolen ble forlatt.

Jeg skylder å gjøre oppmerksom, på at jeg er blitt anmodet om å skrive et innlegg til julenummeret. Jeg har gjort det under sterk tvil, men jeg har vært interessert i å bringe noen av mine synspunkter etter 1981 ned på papiret, hvilket jeg herved har gjort.

Gledelig jul og godt nytt år til alle ansatte med familier.

Hjertelig hilsen
M. H. Hancke



S-6 1N ved Jægervatnet Lyngen i Troms.



Folketrygdens alderspensjon



I Norge har vi gjort det til et offentlig anliggende å sørge for at innbyggerne får en alderspensjon når de ikke lenger er yrkesaktive. Dermed er i prinsippet alle mennesker i dette landet sikret en viss minstepensjon.

Finansieringen skjer ved at det gjennom skattetrekket blir foretatt trekk til folketrygdens pensjonsdel. Man kan altså si at man har et system med tvungen sparing.

Mange arbeidstakere har også pensjonsordninger gjennom arbeidsgiver, såkalt tjenestepensjoner. Disse gir i mange tilfeller høyere pensjon enn folketrygden. For at enkelte ikke skal få dobbelt opp med pensjon, og kanskje få en høyere pensjonsinntekt enn yrkesinntekt, har Stortinget vedtatt en samordningslov. Stort sett virker den slik at folketrygdens ytelser blir betalt fullt ut, mens utbetalingen fra andre ordninger reduseres.

Jeg skal i denne artikkelen si litt om hvordan folketrygdens alderspensjon beregnes.

Aldersgrensen etter folketrygdloven er 67 år og hovedregelen er at man må ha vært medlem av trygden i 40 år for å få full opptjening. Da imidlertid folketrygden først ble innført i 1967, har ennå ingen oppnådd full opptjening. For å kompensere for dette i en overgangperiode får personer født før 1937 full opptjening med et lavere antall år enn 40.

Beregning av alderspensjonen etter folketrygden kan fremstilles ved følgende formel:

Grunnpensjon + tilleggspensjon/særtilllegg = minstepensjon

Grunnpensjonen kalles G og er pr. 01.05.95 kr. 39.230 og reguleres årlig.

Ut over grunnpensjonen kommer tilleggspensjonen. Den er inntektsavhengig og beregnes utfra det såkalte sluttpoengtall. Dette fremkommer ved at man tar gjennomsnittet av de 20 beste årenes poengtall. Det regnes altså tilleggspoeng for hvert enkelt år. Dette poengtallet fremgår av ligningsattesten.

Poengtallet beregnes slik:

$$\frac{\text{Pensjonsgivende inntekt} - G}{G} = \text{pensjonspoeng}$$

Det ovenstående betyr at dersom man ikke har hatt en pensjonsgivende inntekt i det enkelte år større enn G, så vil man ikke få pensjonspoeng i det aktuelle år.

For å sikre at alle får en viss minstepensjon, gis det i tillegg til grunnpensjonen et særtilllegg. Er tilleggspensjonen større enn særtillegget, vil den samlede alderspensjon bestå av grunnpensjonen med tillegg av tilleggspensjon. Er tilleggspensjonen mindre enn særtillegget, får man utbetalt grunnpensjon med tillegg av et beløp som er lik særtillegget. Til sammen utgjør dette minstepensjonen.

En enslig minstepensjonist får i tillegg til grunnpensjonen, såkalt fullt særtilllegg. Dette utgjør 61,55% av G og er altså kr. 24.146,-. Til sammen får altså en enslig minstepensjonist kr. 63.376,-.

For et ektepar hvor begge er minstepensjonister, vil hver få utbetalt 3/4 G i grunnpensjon, samt fullt særtilllegg. Til sammen vil ektepar hvor begge er minstepensjonister, få utbetalt kr. 107.137,- pr. år.

Når det gjelder beregning av tilleggspensjon, er denne relativt komplisert. Utgangspunktet er imidlertid at man multipliserer grunnbeløpet med sluttpoengtallet. Har man full opptjening, vil tilleggspensjonen være 42-45% av grunnbeløpet multiplisert med sluttpoengtallet dersom man har full opptjening.

For å illustrere hvilket nivå alderspensjonen etter Folketrygden vil ligge på, kan vi ta som eksempel en person med en årslønn tilsvarende 200.000 beregnet i 1995-kroner, hvilket skulle gi et sluttpoengtall på ca. 4. Dette vil gi en alderspensjon i underkant av kr. 110.000 kr. år.

Som det vil fremgå av ovenstående, vil man altså få en betydelig inntektsnedgang når man blir alderspensjonist etter Folketrygdens regler. Nedgangen vil bli mer markant jo høyere yrkesinntekt man hadde.

Advokat Jan Erling Nilsen

VALG I NHF MEDIEKURS

I forbindelse med Representantsskapsmøtet i Norsk Helikopteransattes Forbund, 17. februar 1996 skal der velges nytt forbundsstyre:

Følgende styreverv er på valg:

- Nestleder
- Styremedlem økonomi
- Styremedlem informasjon
- 1. Varamedlem
- 2. Varamedlem
- 3. Varamedlem
- 4. Varamedlem

Nestleder, styremedlem økonomi og styremedlem informasjon for 2 år, øvrige styremedlemmer for 1 år.

Valgkomiteen består av:

- Rolf Bergstrøm
- Odd Arne Hessen
- Eidi Hinna
- Bjørn Åge Dybdal-Holte
- Svein Sandve

Valgkomiteen ønsker at du som er aktiv og engasjert NHF-medlem, vil bidra til å gi forbundsstyret den best mulige sammensetning. Dette kan du gjøre ved aktivt å bearbeide den eller de av dine kolleger som du vet har mye å bidra med i NHF-sammenheng, til å stille til valg til nytt forbundsstyre.

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

Frist for å komme med forslag er satt til LØRDAG 17. JANUAR 1996.

Innkomne forslag må være skriftlig, 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 valgkomiteen.

Hilsen Valgkomiteen

(Forelesere: Knut Røe og Ivar Wigaard)

5.17. sept. arrangerte NHF Mediekurs på Ernst Park Hotell i Kristiansand.

Kurset tok opp følgende tema:

- Få kjennskap til hvordan mediene arbeider og hvordan du møter dem
- Hvordan du skal få ditt budskap gjennom hos mediene
- Hvordan du skal nå målet ved ditt informasjonsarbeid gjennom organisering og gjennomføring
- Hvordan utforme en pressemelding
- Hvordan opptre i et intervju

9 av NHF's medlemmer hadde anledning til å delta. Disse fordelte seg slik:

MF-HS 5 deltakere
MF-LT 1 deltaker
TAF-HS 1 deltaker
TAF-LT 2 deltakere

Økonomi- og regnskapsforståelse

Foreleser:

Siviløkonom/bedriftsrådgiver H. Sørensen

26. 27. og 28 september kjøpte NHF plasser på et eksternt kurs arrangert av Rådgiver Gruppen, avd. Stavanger. Kurset ble holdt på Hotell Alstor, Stavanger i vanlig arbeidstid.

Kursets målsetting var å gi deltakerne en samlet oversikt over de viktige bedriftsøkonomiske problemområder med hensyn til terminologi, sammenhenger, oppstillingsmåter, modeller, systematikk og teknikker. Kurset la vekt på å gi deltakerne en bedre økonomisk totalforståelse.

Til dette kurset reiste Jan Hugo Hansen helt fra Svalbard (MF-LT), MF-HS stilte med 2 stk. og TAF-HS med 3.

1. november hadde Stein H. Sørensen et repetisjonskurs på kveldstid for de der måtte ønske det, men ingen av NHF's kursdeltakere deltok på dette.



412 TIL FINSKE GRENSEVAKTEN

Agusta har solgt en AB 412EP til den finske grensevakt, og dermed er 4 stykker levert. Maskinen vil bli utstyrt med search radar, infrarødt- og dagslys kamera, doppler og GPS navigasjonsutstyr.

Videre er maskinen utstyrt med redningsheis og SAR utstyr.

ISLAND TAR I BRUK SUPER PUMA

Den islandske kystvakt (LANDHELGIS-GÆSLAN) mottok i juni en AS 332L-1 Super Puma for SAR og fiskeri inspeksjonstjeneste. Maskinen med registrering TF-LIF er tidligere Eurocopter test maskin som har blitt ombygget til sitt nye formål. Den har full anti-icing system samt 4 akselerasjons auto-pilot, FLIR og helikopter in-flight refuelling.

Kystvaktens flåte består av 1 AS 332L-1 Super Puma, 1 SA 365-N Dauphin II og 1 Ecureuil AS 350B.

BRISTOW OPERASJON I SVARTEHAVET

En Bell 214ST tilhørende Bristow helicopters ankom Bulgaria i august for å utføre oppdrag i Svartehavet. Bristow vant en 3 mnd. kontrakt og vil operere fra Varna i Bulgaria til en rigg i Ukraina.

EUROCOPTER B0105 TIL RUSSLAND

The Ministry of the Russian Federation for Civil Defence, Emergencies and Elimination of Consequences of Natural Disasters (EMERM) har tatt i bruk 2 Eurocopter BO 105 CBS helikoptere.

De er utstyrt med redningsheis, ekstra fuel-tanker og utstyr for SAR og akutt medisinske oppdrag.

EMERCOM er øremerket til livreddende oppdrag ved større ulykker og/eller naturkatastrofer.

SIKORSKY S-92 I PRODUKSJON

Helikopter bransjen verden over har lenge ventet på en avtaker til den romslige "arbeidshesten" S-61.

Sikorsky utviklet sin S-92 på tegnebrettet og laget en modell i full størrelse til fremvisning på flere internasjonale flyshow. Problemet med å gå igang med produksjon var høye kostnader og til dels høy risiko med et slikt prosjekt. Det så derfor ut til at S-92 ikke ville bli produsert.

Men nå har Sikorsky tatt en avgjørelse.

President Gene Buckley har kunngjort at de vil starte utviklingen av S-92 Helibus. Det er inngått avtale med 5 internasjonale partnere.

Fem helikoptere vil bli bygget for et testprogram, og første flyving er beregnet til annet kvartal 1998.

Det vil bli produsert både en sivil og militær versjon.

Avansert teknologi

Den sivile versjonen vil få en meget romslig 19 seters cabin. Rekkevidden er 400 NM, flyhøyde 15.000 T og marsjfart 155KT.

40% av skroget vil være av composite og hovedrotor hub vil ha kun 320 deler, med bruk av **Elastomeric** lagre.

Videre vil den innbefatte et aktivt vibrasjons- og støyredukerende system, samt HUMS.

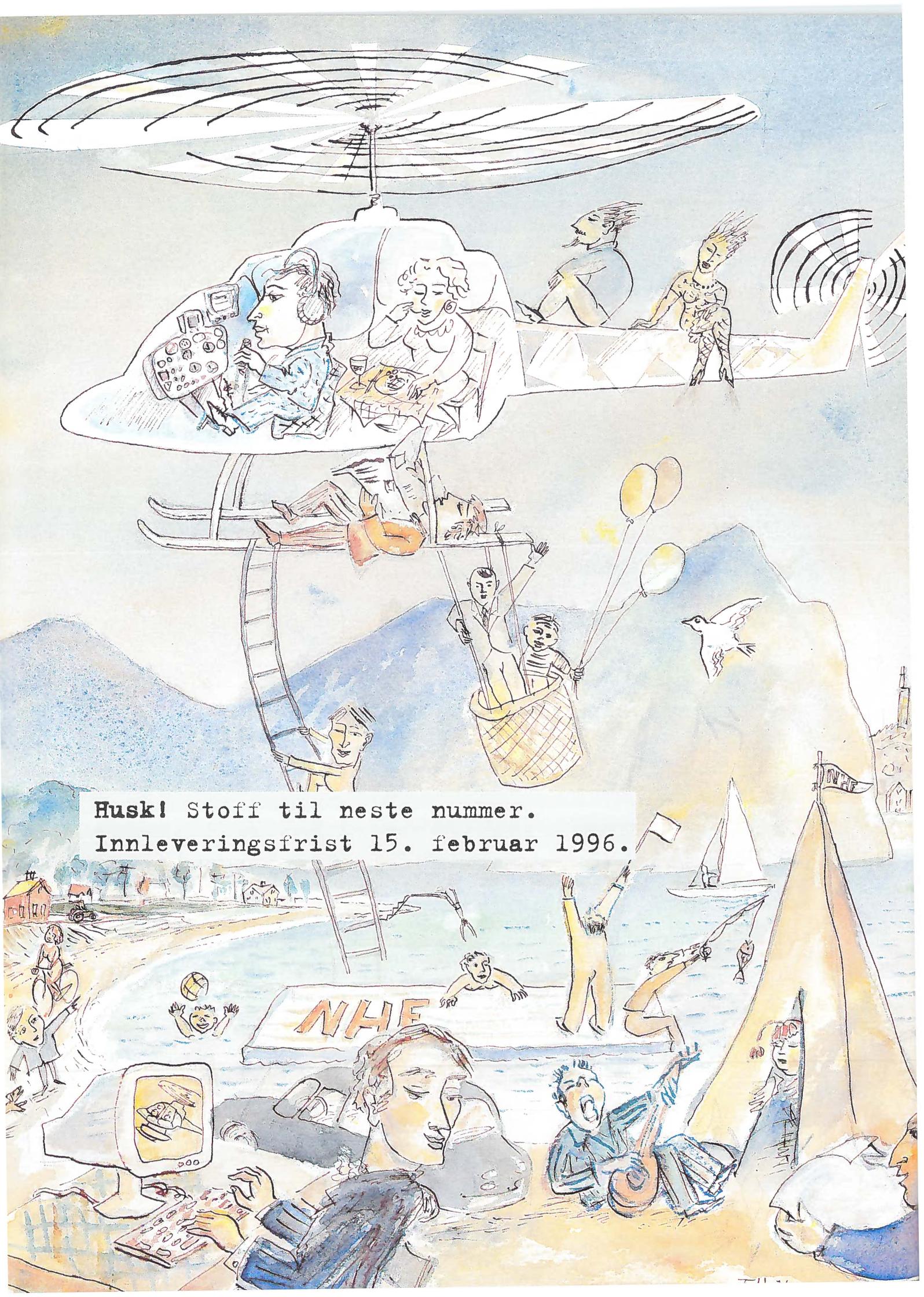
Cockpit vil være av såkalt glass-cockpit typen. S-92C vil bli utstyrt med 2 General Electric CT7-6D motorer samt egen APU.

Sikorsky regner med å ha en markedsandel på ca. 5.000 enheter i løpet av de neste 20 år.

IRISH HELICOPTERS KJØPT OPP

Bristow helicopters og amerikanske Petroleum Helicopters har kjøpt og overtatt Irish Helicopters fra Aer Lingus Group til en verdi av 8. mill US dollars. Bristow innehar 51% og Petroleum 49% av aksjene.

Irish Helicopters utfører off-shore flyging, SAR-tjeneste, skipsfyr tjeneste og andre offentlige og private oppdrag innen Irland. Selskapet vil fortsatt operere fra sine baser i Cork, Shannon og Dublin.



Husk! Stoff til neste nummer.
Innleveringsfrist 15. februar 1996.

Ny fagforening i A.S Mørefly

Det ble i konstituerende møte 27.09.95 opprettet en husforening i A.S Mørefly kalt Teknisk Administrativ Forening, TAF-MF. Samtidig ble TAF Lufttransport formelt oppløst ("gamle" TAF Mørefly ble oppløst i august).

Foreningen har p.t. 24 medlemmer.

Styret som er valgt for perioden frem til første ordinære generalforsamling består av:

Leder:	Svein Sandve
Nestleder:	Vibeche Hansen
Sekretær/kasserer:	Liv Krane
Styremedlem:	Per Øyvind Sørgård
Varamedlem:	Tone Ringjord

Teknisk Administrativ forening

Fredag 18. november 95 ble det avholdt generalforsamling i Teknisk Administrativ Forening i Helikopter Service. Styresammensætningen for kommende året vil bestå av følgende personer:

Leder:	Audun Aarflot
Nestleder:	Helge Anonsen
Sekretær	Kjellaug Serset
Kasserer	Rigmor Nevland
1. styremedlem:	Einar Kverneland
2. styremedlem:	Dag Johan Sætre
3. styremedlem:	Rolf Horne
1. varamedlem:	Synnøve Haug
2. varamedlem:	Egil Langhelle
3. varamedlem:	Tor Baustad



KLIPP HER

Innmeldingskort/ Adresseforandring

Norsk Helikopteransattes Forbund

Undertegnede melder seg herved inn i NHF som fullverdig medlem, og forplikter seg derved til å betale til Forbundet dets fastsatte kontingent, for tiden maks. kr 160,- pr mnd. Dette medlemsskap gjelder inntil undertegnede skriftlig gir NHF beskjed om annet. Undertegnede gir herved NHF fullmakt til å trekke medlemskontingent via lønningskontoret for mitt medlemsskap.

Adresseforandring sendes også foreningen

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____

Sted: _____

Ønsker Kollektiv Hjemforsikring Ja Nei

Arbeidsgiver: _____

Lokalforening: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

NY PREMIE INNBOFORSIKRING

Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring har meddelt NHF at kommende års premie for innboforsikring er endret og at den nå er geografisk relatert.

Ny premie for 1996: Oslo Kommune Kr. 1450.-

Resten av landets kommuner Kr. 855.-

OFFSHORE ALTERNATES

Norsk Helikopter søkte Luftfartsverket om dispensasjon fra BSL 2-2 pkt. 5.4 som omhandler annen fremgangsmåte for flyging med helikopter fra land til en landingsplass i havområde.

Søknaden henviste til JAR OPS-3, pkt. 2.95d som er planlagt innført 01.04.98.

Luftfartsverket sendte søknaden til høring der bl.a. NHF deltok.

Det kom inn i alt 11 høringssvar samt en tilleggskommentar fra Norsk Flygerforbund.

2 svar var nøytrale, resten var negative.

All luftfart medfører en risiko og derfor må det arbeidet systematisk for å redusere risikoen. NHF betrakter Norsk Helikopter's søknad som et steg i gal retning.

Luftfartsverket vil arbeide videre med flere forhold som er påpekt i høringsuttalelsen.

Medlemmer som ønsker kopi av forbundets høringsuttalelse kan ta kontakt med foreningskontoret.

*God Jul
og
Godt Nyttår*

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