



NHFF

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

NR. 1-96
Årg. 7

nytt



INNHold:

Lederen har ordet.....	3
Ny redaktør	4
Pionérarbeid i Norge	5
Stort flyshow 16. juni!	6
Asian Aerospace '96	7
LTS - Kjevik 50 år.....	8-9
Skriftlig arbeidsavtale	10
... kunnskap gjennom opplevelse	11
Representantskapsmøte i NHF.....	12-13
Trivsel med press og stress	14-17
Igor Sikorsky.....	18-19



NHF's medlemsblad:

Ansvarlig redaktør:

Tore Lund

Redaksjon:

Rigmor Nevland,

Svein Sandve

Deadline for innsendelse
av stoff til neste
nummer av NHF-nytt
er 25. mai.

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

Styremedlem økonomi:

Einar Kverneland
Ålgårdsveien 175
4300 Sandnes

Nestleder:

Arvid Olsen
Vigra
6040 Vigra
Tlf. 70 18 33 70

Styremedlem lover og bestemmelser:

Inge Antonsen
Orremyra 7
6900 Florø
Tlf. 57 74 44 03

Sekretær:

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

Styremedlem info:

Tore Lund
Madlaveien 65
4009 Stavanger
Tlf. 51 53 24 61

Styremedlem utdanning:

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

Varamedlemmer:

Terje Engevik
Rigmor Nevland
Erik Strandås
Arne Søreide

Nødlanding

Året startet dramatisk med en nødlanding 18. januar av en Super Puma med registrering LN-OPB tilhørende Helikopter Service. Pilotene valgte å lande i sjøen 30k NM vest av Egersund etter at det oppstod vibrasjoner. Både besetning og passasjerer opptrådte profesjonelt og evakueringen av maskinen foregikk etter læreboka. Ingen kom alvorlig til skade og samtlige ble etter kort tid brakt til lands av redningshelikoptere fra 330 på Sola. Marginene var i dette tilfellet på den rette siden. Utfallet av hendelsen viser med all tydelighet at opplæring og jevnlig trening under realistiske former både for besetning og offshorepersonell er av uvurderlig verdi. Økt kunnskap og resolutt opptreden kan være avgjørende i en krisesituasjon.

Dessverre er bransjen rammet av lav inntjening som rammer investeringer som blant annet trening av «nøkkelpersonell». Det er tydelig nedprioritering av dette viktige moment for opprettholdelse og økt kompetanse innen både operativt og teknisk område. Virkeligheten er annerledes enn den som blir omtalt som egen policy og egne håndbøker. Som vi vet ivaretas sikkerheten gjennom rutiner og systemer, men disse er gjenstand for omgørelser grunnet økonomiske forhold, og det er alvorlig for bransjen.

Lønnsoppgjøret 1996

Det forestående lønnsoppgjøret nærmer seg. Årets oppgjør er et hovedoppgjør der helikopteroverenskomsten er gjenstand for revisjon sammen med lønnsforhandlinger.

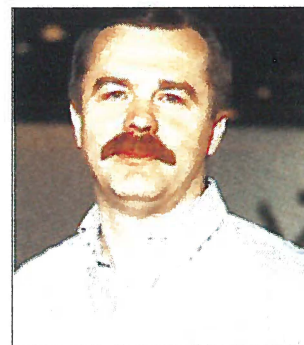
Solidaritet og moderasjon

Som kjent ble blandt annet NHO og LO samt regjeringen enige om det såkalte solidaritetsalternativet eller moderasjonslinjen for å få landet på fote igjen etter 80-tallets økonomiske frislepp. Den gang ble moderasjonslinjen begrunnet med nedgangstidende. Nå har imidlertid landet en sterk økonomi. Norge er inne i sterk økonomisk oppgang. Men, igjen får vi høre av NHO og LO at moderasjon er særlig viktig. Det er kun fagbevegelsen som har vist moderasjon i disse år. På samme tid tok kreativiteten og grådigheten overhånd i næringslivet. Fete lønns-tillegg, pensjonsavtaler og sluttvederlagsordninger ble i stadig større omfang tatt i bruk. Kværner direktør og NHO president Diderik Schnitler's oppsjonsavtale er nok et eksempel på grådighet og mangel på estetiske holdninger blant næringslivets topper. NHO har selv stått i spissen for å øke lederlønningene i næringslivet til samme nivå som ellers i Europa mens fotfolket har blitt tildelt smuler.

NHO sjef Karl Glad antyder en lønnsvekst på 2,8 % som senere er blitt nedjustert til 2,5 %. For å holde medlemsbedriftene i ørene, truer NHO med store bøter overfor bedrifter som gir for gode lokale lønns-tillegg. LO leder Hågensen har funnet frem gamle fraser om livskvalitet. Hvor mange ganger har vi ikke hørt LO snakke om myke verdier, det som ikke avregnes i lønns-tillegget.

- over til neste side

Ha en
riktig
god
Påske!



Terje Rading
Leder

NY REDAKTØR



Tore Lund

Lotte Hvid Ramsdal takker for seg etter 2 år som redaktør for NHF-Nytt, og overlater stafettpinnen til Tore Lund.

Jeg ble ansatt på motorverkstedet i Helikopter Service i 1986, etter endt utdanning i forsvaret som mekaniker på F16. Den jobben jeg tar fatt på nå som redaktør har jeg null erfaring i, men tar det som en stor utfordring, og går på med friskt mot.

Da jeg tok over stafettpinnen 21. februar hadde deadline for neste nummer allerede gått ut, og stoff til neste blad var kanskje ikke de mengdene en fersk redaktør kunne ønske seg. Det tok ca. 2 minutter og 17 sekunder å lese det innkomne materialet, og jeg er kanskje ikke av de som leser raskest i verden. Det var derimot noen bra bilder. Kanskje vi kunne lage billedbøker fra nå av?

Hva gjør man så ?..... Først var det å få tak i gamle nummer av NHF-Nytt, for å finne ut hva slags stoff mine forjengere hadde fått tak i. Så ble det en

ringe runde for å stable en redaksjonskomite på beina. Deretter måtte jeg sette meg ned med penn og papir. Tenke, tenke, kompiser i sivile luftfartselskaper, en er forsker, kompiser i luftforsvaret, en bror som jobber med Bell 412 på Rygge flystasjon, en nabo er frisør og min mor er bokbinner, dette måtte det komme noe ut av, og det gjorde det. Det ble en liste med gode tips pluss en del litteratur, i form av bøker og blader som vi kan jobbe videre med.

For at dette skal bli det bladet og den informasjonskilden det er tenkt å være, trenger vi i redaksjonskomiteen materiale fra medlemmene. Det kan være bilder, tips, reportasjer, kommentarer, historier, spørsmål til oss eller advokaten. På grunn av innkjøringen kom nok dette nummeret ut noe senere enn det først var tenkt, men vi håper det kom godt.

Tore Lund

Fortsatt fra side 3

Vi vet imidlertid at mange her til lands ikke kan velge det ene eller det andre. Valgmulighetene betinger at du har penger nok til å leve for, at det faktisk er litt igjen når alle regninger, lån og kommunale avgifter er betalt. Tallet nederst på lønsslippen skal være av en viss størrelse for at det blir livskvalitet av restbeløpet når alt utestående er betalt.

Årets oppgjør kan bli en støyende affære. Arbeidstakernes lønn- og arbeidsbetingelser angripes i enhver sammenheng, og det framstilles som om det som er godt for arbeidstakerne, er dårlig for arbeidsgiverne.

NHF's representantskapsmøte ble nylig avholdt i Kristiansand. Møtet gikk over 2 dager, og delegatene bidro aktivt med å regulere driften og utarbeide nye rammebetingelser for kommende periode. Deler av styret er nyvalgt og sammen med nye krefter utgjør styret en meget god sammensetning. For første gang deltar en representant fra Norsk Luftambulanselag i styret.

Jeg vil takke avtroppende styrerepresentanter for deres innsats. I tillegg takkes alle som var villige til å påta seg verv i forbundet, men som ikke ble valgt denne gang.

Terje Rading

Pionérrarbeid i Norge

Da de første helikoptertypene kom på markedet og ble tatt i bruk etter krigen, innebar dette en ny og fascinerende form for flyging. I et ulendt land som Norge åpnet helikopteret for nye muligheter for redningstjeneste og transportoppdrag i vanskelig og vegløst terreng.

Selv om primæroppgaven til verkstedene på Kjeller var vedlikehold, ble det fra 1952 til 1966 arbeidet med to helikopterprototyper. Siden helikopterteknologien ennå var ny og bygging av helikoptre håndverkspreget, mente man at dette var et område hvor norsk industri kunne gjøre seg gjeldene.

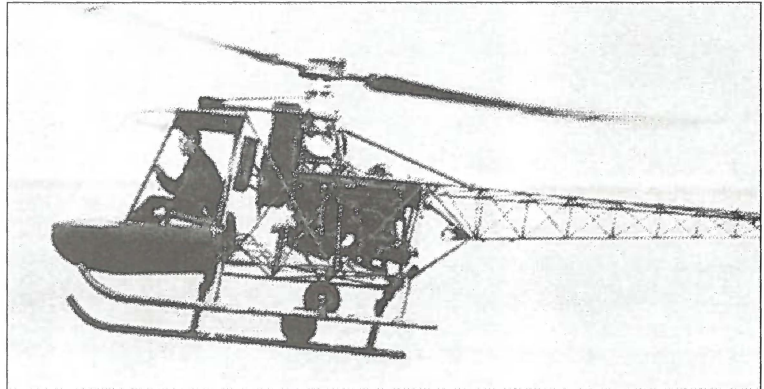
Det var daværende major Kjølseth som etter flyingeniørutdanning i USA, begynte å arbeide med et nytt prinsipp for konstruksjon av helikopterrotorer. Den sykliske pitchen (bladvinkelen) skulle kontrolleres aerodynamisk ved hjelp av servoror på bladene, i stedet for å bruke manuell eller hydraulisk kraft som var det vanlige.

Det ble først konstruert et lite og forholdsvis primitivt enseters helikopter med sveiset stålrørskropp. Det ble drevet av en 180 hk. Ranger stempelmotor fra et Fairchild Cornell skolefly og hadde en remdrevet transmisjon. Rotorbladene ble forarbeidet på snekkerverkstedet av laminert tre. Helikopteret, som fikk betegnelsen PKX-1 (Paul Kjølseth experiment nr. 1), ble prøveflyet og var i luften flere ganger. Prosjektet vakte stor interesse i Skandinavia. Blant annet kunne politiet og sivilforsvaret tenke seg et enkelt og rimelig luftfartøy. Dette kom såpass langt at det ble vurdert en norsk helikopterproduksjon. Optimistisk gikk man i gang med utviklingen av et større helikopter.

I 1956 ble det besluttet å arbeide videre med et brukshelikopter for forsvaret. Maskinen skulle ta tre sykebærere og sykepasser, alternativt et geværslag. Løftekapasiteten måtte være på ca. 900 kilo. Typebetegnelsen ble PKX-2.

PKX-2 ble bygget helt i aluminium, bortsett fra rotorbladene som også denne

gangen ble laget på snekkerverkstedet i laminert tre. Motoren var en nyskapning, en General Electric YT-58 gassturbin som ble lånt fra US Navy. Et av de største problemene var å få redusert turtallet fra rundt 20000 på motoren og ned til 310 omdreininger på hovedrotoren. Nedgiringen skjedde trinnvis over fire reduksjonsgir.



Det var mange problemer med den avanserte konstruksjonen, og helikopteret ble gjenstand for en rekke modifikasjoner. Under en testtur den 9. februar 1966, med daværende løytnant Odd Svang-Rasmussen som fører, skulle det gjøres et forsøk med å øke rotorhastigheten. Dette førte til at det ene halerotorbladet, som var fra et Sikorsky helikopter, gikk opp i limingen og ble splittet i to. På grunn av de store vibrasjonene dette medførte gikk maskinen rett i bakken. Heldigvis var ikke helikopteret mer enn ett par meter oppe i luften. Svang-Rasmussen ble sittende fastklemt i vraket å ble alvorlig skadet. Han kom seg imidlertid og ble senere general-løytnant og sjef for forsvarsstaben.

Prosjektet ble oppgitt, blant annet fordi man innså det håpløst i å fortsette med de begrensede ressurser som var tilgjengelig. Selv om arbeidet med PKX-1 og 2 ikke førte til noen norsk helikopterproduksjon, hadde det betydelige bonusvirkninger. Det tilførte luftforsvaret en verdifull innsikt i helikopterkonstruksjoner, slik at da helikoptrene kom, var man godt forberedt for den nye teknologien. PKX-1 er innlemmet i Forsvarets flysamling.

Paul Kjølseth

Stort flyshow 16. juni!



Søndag 16. juni blir 50 års-jubileet til Værnes flyklubb markert i stor stil på Værnes/Stjørdal. Der foregår landets eneste storflystevne i 1996.

Under klubbens storflystevne er det mange mindre, og to store medaktører som er med og trekker lasset:

Luftforsvaret stiller opp med "alt sitt" bare annethvert år nå, og deltar for fullt på Værnes. Luftforsvaret tar hånd om operativt ansvar og sikkerhetsbiten av showet, og har stått for søknader til NATO-området om å få besøk av fly/oppvisnings-team.

Braathen SAFE er også 50-årsjubilant, og ønsker å markere seg på dagen.

(I tillegg runder SAS år, så det er ikke måte på rund-dager!)

For publikum betyr dette at det vil bli anledning til å se både oppvisninger og utstillinger av en lang rekke historiske såvel som topp moderne fly.

Arrangøren ønsker å vise utviklingen av både sivil og militær luftfart gjennom de siste 50 år (og vel så det) ved å plukke ut

representative fly for forskjellige tids-epoker til showet. Samtidig vil luftsport få en bred plass, slik som ved tidligere arrangement av såkalte "FLYDAGER" på Værnes. Ved tidligere "Flydager" har vi også hatt gleden av besøk fra både NLA og andre luftfartsaktører i tillegg til "stortransportørene", og stevnekomiteen ønsker svært gjerne besøk av flest mulig av våre flygende venner innenfor sivil luftfart. Selv om det bare er et begrenset og skreddersydd program som kan smettes innimellom regulær trafikk i lufta, vil det være store utstillings- og publikumsområder (på militær nord-side). Dette sikrer god plass til å ta imot over 20 000 mennesker på en fin dag, og mange fly på statisk utstilling.

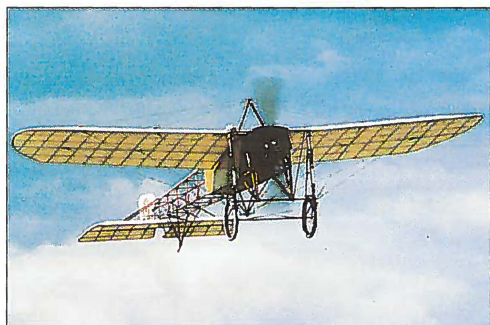
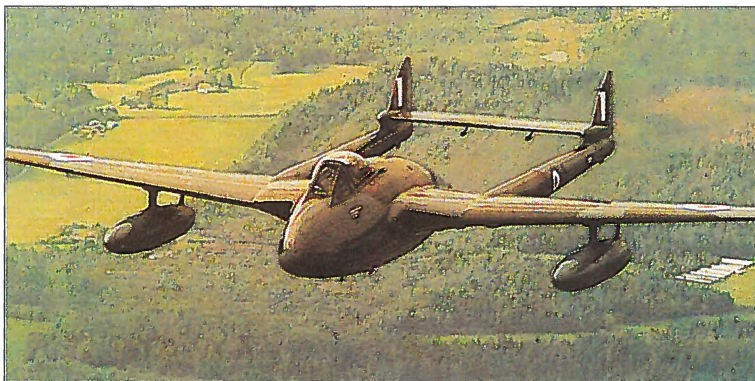
Selskaper som ennå ikke har meldt sin ankomst, og ønsker utstillingsplass, må gjerne melde seg snarest!

Lufthansa sin Junkers 52 kommer oppover fra Frankfurt for å delta i stevnet. Det er ekstra moro at nettopp dette flyet, et av de absolutt siste av sitt slag i meget god stand, trafikkerte som sjøfly på Hommelvik sjøflyhavn i tida før, under og etter krigen. Da het flyet "Askeladden" (DNL).

DC-3 "Dakota" kommer selvsagt også. Og så har Veteranflygruppa laget åpen invitasjon til SAAB "Safir"-eiere i Skandinavia. Det kan lede til rene veteran-SAAB-treffet.

SAAB "Draken" er faktisk også blitt veteran, og kommer, som en del av flyparken til "Scandinavian Historic Flight".

En Bleriot av type 1909 kommer også til stevnet. Flyet er ganske likt det aller første flyet som fløy på Værnes i 1914. At "Vampire-jageren" fra tidlig 50-tall kommer, og like så P51 "Mustang" kjent fra 2. verdenskrig, gjør vel ikke akkurat lysten mindre til å besøke Stjørdal i helga 15. og framfor alt 16. juni!



Øystein Belsvik

ASIAN AEROSPACE '96

For 3. Gang deltok Helikopter Service på denne flymessen i Singapore, parallellen (og konkurrenten) til Paris airshow / Farnborough. Av omfang og antall utstillere ganske jevnbyrdige.

Også denne gang var de norske selskapene representert "under samme tak" i regi av Norges Eksport-råd.

Ny deltaker av året var Braathens SAFE. Fra 1995 har Braathens og Helikopter Service deltatt sammen på flere messer. Et nært samarbeid er opprettet på flere områder, og i samarbeid og med støtte fra Sola Kommune, markedsfører vi nå samlet Stavanger Lufthavn, Sola som "Maintenance Center for Fixed- and Rotary- Winged Aircraft", unikt hvor en enn beveger seg i vår industri.

Messen strekker seg over en hel uke, hvor mandagen er lukket presse-dag, offisiell åpning på tirsdag, bransje-dager til og med fredag, og avsluttes med publikumsdager lørdag og søndag. I år foregikk messen 5. - 11. februar.

Som deltaker er det begrenset hva en får muligheter til å se av utstillere og nyheter. Alt tenkelig og utenkelig er representert, og bortsett fra alt på våpensiden, var noe av det nye denne gang, Bell Helicopter Textron's modell 407 og 430. Begge er tidligere kjente modeller, henholdsvis 206L-4 Long Ranger og 230 (opprinnelig 222), nå strukket noe i alle retninger og utstyrt med 4-bladet rotor.

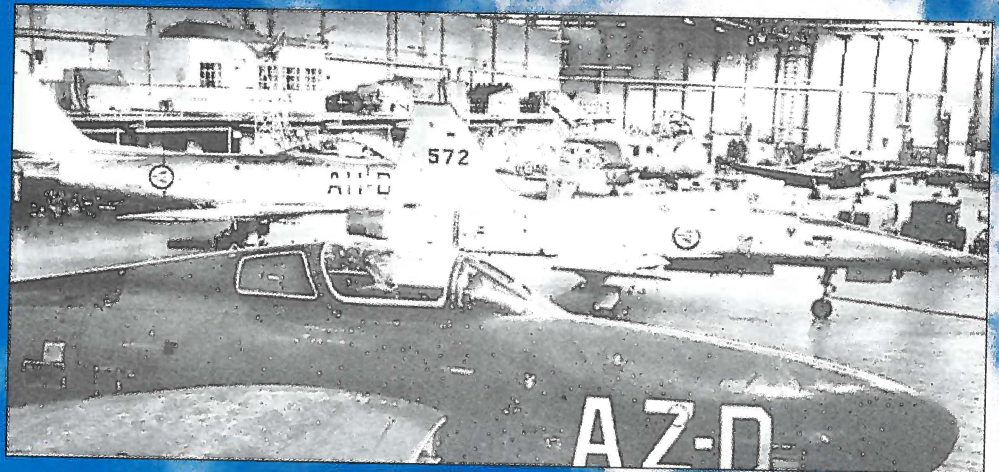
Et en-times flyshow fant sted hver dag, hvor hoved attraksjonen var RAF Red Arrows fremragende show. Største konkurrent om publikums oppmerksomhet var åpningsdagens Fly-by-demo av Northrop Grumman B-2 Stealth Bomber. Den timen airshowet varte hver dag, var bråket så intenst at det knapt nyttet å ivareta / kommunisere med potensielle kunder eller holde en telefon samtale.

Det er sjelden en kan relatere salg direkte til en slik messe. Men det er

uomtvistelig en møte plass for industrien vår. Her treffer en, og kan ivareta tidligere, nåværende og potensielle nye kunder, en treffer samarbeidsfirmaer, underleverandører, konkurrenter og produsenter, en får føle pulsen av hva som rører seg, og det er nødvendig å delta for aktive aktører i dette "vårt panorama mot vår verden".

Jan E. Linderud





LTS - KJEVIK 50 ÅR

1. februar i år var Luftforsvarets Tekniske Skolesenter, LTS - Kjevik ved Kristiansand 50 år.

Oppstarten på Kjeller

Den første tekniske utdanning etter krigen startet på Kjeller i 1945. Det første kullet startet 28. august, og elevene var uteksaminert etter 8 uker. Undervisningen var fordelt på faglinjene Flyteknikk, Våpenteknikk og Sambands- og radarutdanningen. Kursene gjennomførtes etter samme mønster som Royal Air Force (RAF). Elevtallet økte raskt, og det ble snart klart at på Kjeller ville det ikke bli plass nok. Senhøsten 1945 ble sambandslinjen flyttet til Lutvatn leir ved Oslo.

Etableringen på Kjevik

Tirsdag 31. januar startet overføringen av personell og materiell med tog fra Lillestrøm. Det tyngste utstyret gikk med båt fra Oslo til Kristiansand. Etter en tog-tur på 14 timer med påfølgende lastebiltransport ankom 300 elever og lærere Kjevik. 1. februar 1946 flyttet skolen inn i ubrukte brakker og hangarer ved Kjevik, Kristiansand, bygget av tyskerne under 2. Verdenskrig. Onsdag 8. februar var undervisningen i gang som planlagt. Skolen ble etablert under navnet Luftforsvarets Tekniske Skole.

Utdanningen de første årene

Undervisningen var i de første årene basert på det engelske system "servicing by repair". Dette gikk ut på å rette på feil og skader ved faktisk reparasjon, noe som krevde detaljert kjennskap til de enkelte komponenters og systemers oppbygging, virkemåte og funksjon. Skoletiden ble etterhvert forlenget til det dobbelte i forhold til de første kursene på Kjeller. I 1952 gikk man over til det amerikanske systemet som i stor utstrekning var basert på at man i stedet for reparasjoner skiftet komponentene ut med nye "servicing by replacement". Ved siden av opplæringen av teknisk

befal startet man et nytt utdanningsopplegg som skulle dekke behovet for mekanikere. Kurset varte i 20 uker og fikk tilnavnet "pølsemaskinen". Hver uke tok skolen inn 10 nye elever som ble en skoleklasse. For å realisere opplegget ble det innredet 13 klasserom i tilknytning til hangaren. Klassene begynte i øst i rom 1 og flyttet etter en uke til rom 2 eller hadde en uke i hangaren. Slik fortsatte klassene gjennom alle klasserommene, og kom ferdig uteksaminert ut i den andre enden i vest. Det var dette opplegget - inn i den ene enden og ut i den andre - som var opphavet til navnet "pølsemaskinen".

Den våpentekniske utdanningen ble i 1948 flyttet til Lista, men kom tilbake til Kjevik i 1963. I 1977 ble også Sambands- og radarutdanningen flyttet fra Lutvatn til Kjevik. I løpet av skolens historie har opplæring og utdanningsordningen endret seg i takt med den teknologiske utvikling og endringer i skoleverket forøvrig. I dag fremstår skolesenteret som en moderne utdanningsinstitusjon med gode undervisningslokaler, forlegninger og messer. Skolesentret har en bygningsmasse på 55000m² med forlegningskapasitet for 224 befal og 434 menige, og mulighet til å forpleie 450 personer i en bordsetting. I sommer skal skolen ta opp flere elever en noen gang tidligere. Dette skyldes Luftforsvarets store behov for teknisk befal i de nærmeste årene.

Ett av arrangementene i forbindelse med jubileumsåret 1996 blir et flyshow 2. juni.



Skriftlig arbeidsavtale



Ved endringer i arbeidsmiljøloven som trådte i kraft 1. juli 1994, ble det innført krav om skriftlig arbeidsavtale i lovens kapittel XI A.

De nye kravene til skriftlig arbeidsavtale representerer et viktig framskritt for arbeidstakerenes rettigheter. Mange tvister mellom arbeidsgiver og arbeidstaker eller deres organisasjoner, består i hva som faktisk er avtalt mellom partene. Gjennom de detaljerte regler om innholdet av arbeidsavtaler som loven nå har fått, vil man slippe mange slike tvister. Dette vil formodentlig vis være i begge parters interesse.

I arbeidsmiljølovens § 55B, fastslås plikten til å opprette skriftlig arbeidsavtale. Dette gjelder for alle arbeidsforhold som eksisterte da loven trådte i kraft, og hvor skriftlig arbeidsavtale ikke var inngått, skal skriftlig arbeidsavtale inngås innen én måned etter at en av partene har bedt om det.

Når det gjelder innholdet av arbeidsavtalen, setter arbeidsmiljølovens § 55C detaljerte minimumskrav. Det ville føre for langt her å gå inn på alle disse, men et par viktige punkter bør nevnes.

Arbeidsavtalen skal inneholde en stillingsbetegnelse og angi det geografiske arbeidssted. Det siste punktet vil være viktig når det gjelder arbeidsgivers mulighet å beordre arbeidstaker til å arbeide på annet arbeidssted.

Arbeidsavtalen skal også angi om det dreier seg om et midlertidig ansettelsesforhold eller et fast ansettelsesforhold. I førstnevnte tilfelle skal også forventet varighet opplyses. Dette punktet har sterk tilknytning til arbeidsmiljølovens § 58 A,

som inneholder skjerpede begrensninger for adgangen til å inngå midlertidige arbeidsforhold.

For fast ansatte er det viktig at tidspunktet for arbeidsforholdets begynnelse skal stå.

Dette har stor betydning for beregning av ansenitet som igjen har stor betydning i forhold til flere avtale- og lovbestemmelser.

Det er også viktig at arbeidsavtalen skal inneholde bestemmelser om prøvetid. En skriftlig avtale om dette er også avgjørende i forhold til oppsigelsesvernet for prøvetidsansatte i arbeidsmiljølovens § 63. Det er bare dersom prøvetidsansettelse er skriftlig avtalt at arbeidsgiver nyter godt av det mer lempelige oppsigelsesvern i prøvetiden.

Når det gjelder bestemmelser om lønn og arbeidstid, er det tilstrekkelig at arbeidsavtalen viser til tariffavtaler eller lover og forskrifter.

Til slutt må det nevnes at arbeidsavtalen også skal opplyse om hvilke tariffavtaler som gjelder for arbeidsforholdet.

Som nevnt tidligere, vil kravet om skriftlig arbeidsavtaler styrke arbeidstakerenes rettsstilling. Det må imidlertid antas at det i dag finnes tusenvis av arbeidsforhold hvor skriftlig arbeidsavtale ikke er opprettet. Det er derfor viktig at arbeidstakerne benytter sin rett til å kreve slik avtale, slik at de får en dokumentasjon for sine arbeidsvilkår.

Advokat Jan Erling Nilsen

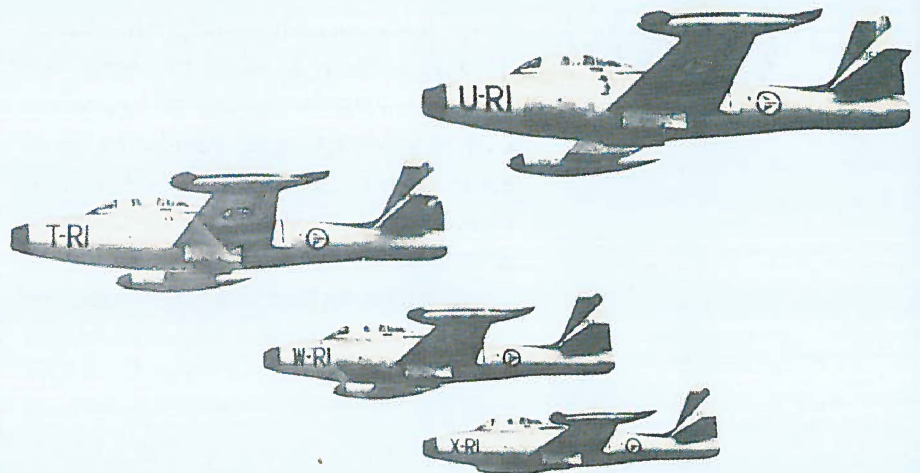
• • • kunnskap gjennom opplevelse



Norsk Luftfartssenter, Bodø formidler Norges luftfartshistorie både på det sivile og det militære plan. Den sivile delen av senteret ble åpnet av HM Kong Harald V 15. Mai 1994. Ett år etter, den 21. Mai 1995 ble den militære delen åpnet. Museet formidler kunnskap gjennom opplevelse. Her finner du fly og gjenstander fra 1912 og frem til i dag. Attraksjoner som det amerikanske spionflyet U2, Junkers 52, Gloster Gladiator, Mosquito, Bell UH-1B, Bell 47-G, Spitfire og Catalina, ca. 35 fly og helikoptre - alle disse finner du i vårt nasjonale luftfartsmuseum.

Det var mye skittkasting, både fra den ene og den andre, når man diskuterte plasseringen av nasjonalmuseet for norsk luftfart. Plasseringen i Bodø har så langt virket som ett bra valg med hensyn til besøktallene. Etter ett års drift, da bare halve sentret var åpnet kunne de vise til besøktall som var dobbelt så store som prognosene, 67400.

Sentret er formet som en propell, med et mål på 40 X 240 meter, og inneholder i tillegg til museet, opplæringscenter for flymekanikk, avionikk og kabinpersonale, en kafeteria, souvenir og gave butikk, bibliotek og en simulator der du bl.a. kan ta en halsbrekkende tur med F16. Tårnet fra den gamle flyplassen er satt opp på toppen av senteret og vil fungere som et nødtårn for Bodø lufthavn. Dette er i full operasjonell drift slik at publikum kan følge kommunikasjonen mellom tårnet og flyene. Senteret byr også på et flott auditorium i et bratt amfi med plass til 117 personer.



16.-17. februar 1996 Kristiansand

REPRESENTANTSKAPSMØTE I NHF

Som ved de to foregående møter, valgte NHF's styre også i år å legge et arbeidsmøte i forkant av representantskapsmøte. Dette har vist seg å være svært nyttig for å kunne avvikle selve representantskapsmøte på en mer effektiv måte. Man får på denne måten bedre tid til gjøre grundig arbeid med saker som blir tatt opp på dette arbeidsmøtet.

NHF's leder Terje Rading ønsket fremmøtte delegater, medlemmer av valgkomite og observatører velkommen til møtet. I år var følgene to oppgaver prioritert på arbeidsmøte:

1. Prinsipp og handlingsprogram for 1996/97.
2. Ved en eventuell endring av arbeidstvistloven, hva bør NHF foreta seg?

Delegatene ble delt inn i grupper og arbeidet grundig med begge oppgavene. Resultatet av gruppearbeidet ble tatt opp i plenum, og det ble her tid for å debattere de forskjellige forslag som gruppene hadde kommet fram til. Arbeidet denne første dagen resulterte i et justert forslag til prinsipp og handlingsprogram for 1996/97 som skulle legges fram for representantskapsmøte neste dag.

Representantskapsmøte

Representantskapsmøte ble avholdt lørdag, og ble gjennomført etter NHF's vedtekter med fastsatt agenda. Tilstede var 14 delegater, 8 styrerepresentanter, 2 fra valgkomiteen og 2 observatører. Terje Rading åpnet møtet med å ønske samtlige hjertelig velkommen, og han syntes det var spesielt gledelig at Norsk Luftambulans (NLA) hadde valgt å sende en observatør til dette møtet. Etter navneopprop og valg av 3 personer til å underskrive protokollen,

ble Jan Kåre Lindholm, MF-HS valgt til møtedirigent.

Årsberetningen ble gjennomgått. Antall medlemmer ved slutten av januar 1996 var 479, fordelt på 5 helikopteroperatører. Dette er en nedgang på 11 medlemmer siden sist representantskapsmøte.

Saker som har opptatt forbundet det siste året er bl.a. 2 forsikringssaker der forbundet til tider har følt stor frustrasjon over manglende vilje til løsning både fra arbeidsgiversiden og fra forsikrings-selskapets side. Ellers har forbundet vært engasjert i "Uavhengige Fagforeninger Forum", en samling av flere uavhengige forbund/foreninger som har dannet felles front mot de endringer som er bebudet i arbeidstvistloven. Representantskapsmøte gav styret støtte for å arbeide videre ii dette fora.

Studievirksomheten har også dette året vært høy. Her kan nevnes:

Kursstige for tillitsvalgte, Endringeri AML, Mediekurs, Økonomi og regnskapsforståelse m.fl.

Engasjement innen luftfarten.

NHF var representert på Solakonferansen, vi har hatt møte med Luftfartsverket, vi hadde 2 representanter på A.E.I kongressen i Helsinki og forbundet sendte inn en høringsuttalelse i anledningen saken med såkalt "offshore alternates". Forbundet fikk avslag på søknad om en plass i opplæringsrådet for flyindustrien, men har på nytt søkt om observatørstatus.

Økonomi

Økonomien i forbundet er sunn. Konfliktfondet er nå selvfinansierende ved hjelp av renteinntektene. Siste regnskapsår gav et overskudd på ca. kr. 98.000,- og budsjettet for inneværende år er satt opp med et overskudd på ca. kr. 40.000,-. Kontingenten forblir uendret.

Prinsipp og handlingsprogram for 1996 - 1997.

Overordnet målsetting:

NHF skal:

- Ivareta det enkelte medlems interesse.
- Ivareta og tilrettelegge for å beskytte bransjens arbeidsplasser.
- Være faglig pådriver der dette er nødvendig.
- Arbeide for å opprettholde gjeldene standard i bransjen.

NHF vil videreutvikle og styrke forbundet ved å:

- Fortsatt arbeide for en sunn og god økonomi.
- Opprettholde status som eget selvstendig forbund.
- Fortsatt opprettholde konfliktfondets verdi.
- Markedsføre forbundets aktiviteter.
- Søke å bidra til et fortsatt godt tillitsforhold mellom medlemmer og bedrifter.
- Arbeide for å rekruttere nye medlemmer.

Handlingsprogram for 1996 - 1997.

Administrasjon: NHF er representert på forbundskontoret på faste dager.

Bedre og større bruk av komiteer og utvalg ved særskilte utredninger og arbeidsoppgaver.

Organisasjon:

NHF's styre v/arbeidsutvalget må engasjere seg aktivt i arbeidet mot de foreslåtte endringer i arbeidstvistloven.

Subsidiært søke alternative organisasjonsformer, hvor NHF beholder sin frie stilling.

Annen organisasjonsform må legges fram for et ekstraordinært representantskapsmøte.

Overenskomsten:

Reforhandle overenskomsten og sørge for at den blir gjort gjeldende i sin helhet i Lufttransport A/S.

Forhandlinger:

Forbedre og gjennomføre sentrale forhandlinger.

Utdanning og fagutvikling:

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

Opplæringsrådet for flyindustrien:

Søke å oppnå observatørstatus.

JAR:

Overvåke, komme med innspill/engasjement, drive opplysning.

Luftfartsverket:

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

Samferdselsdepartementet:

Opprettholde kontakten. Fremme NHF's syn/standpunkter.

Valg av nytt styre ble gjennomført. Valgkomiteens leder Rolf Bergstrøm la fram valgkomiteens innstilling, og han administrerte valget med stor sikkerhet. Spesielt gledelig denne gangen var at en representant for NLA hadde sagt seg villig til å stille til valg. Sammensetningen av det nye styret er presentert annet sted i bladet.

Terje Rading avsluttet representantskapsmøtet med å takke avtroppende styrerepresentanter for det arbeidet de hadde gjort, og han ønsket samtidig nyvalgte representanter velkommen i styret.

Han takker dessuten delegatene for at de hadde bidratt til et konstruktivt og godt representantskapsmøte.

Som ved flere representantskapsmøte tidligere, var det også i år Ernst Park Hotell som var vårt vertskap. Møtet ble i år holdt i nye lokaler, som viste seg å være ideelle for vårt behov. Atter en gang takk til personalet ved hotellet som ytte virkelig god service, og klarte å lage en fin ramme rundt vårt arrangement.

Rune Svarstad
forbundssekretær.



Gordon Strachan

Trivsel med press og stress

Hvordan håndtere press og stress og forbedre yteevnen.

I 1988 ble fotballstjernen Gordon Strachan vurdert av sin manager, Alex Ferguson i Manchester United, å være utbrent som fotballspiller.

I mai 1991, nå en Leeds United spiller, ble Gordon utnevnt til Player of the Year av engelske Sports Writer's Association og betraktet som en av toppene i engelsk fotball. Han var gjeninntatt på det skotske landslaget og året etter ledet han Leeds United til ligamesterskapet i England.

Nå, i en alder av 39 - er han fremdeles på farten og spiller førstelags-fotball som spiller og trener i Coventry City F.C.

Hva brakte "nytt liv" til den antatte utbrente kroppen til Gordon Strachan og ga han flere år som profesjonell fotballspiller. Hovedsakelig fire ting:

- 1) Introduksjon til et nytt konsept i Prestasjon Motivasjon,
- 2) Energi til å trene hardt og forbedre utholdenhet og dyktighet,
- 3) Forståelse av viktigheten av positiv holdning og motivasjon,
- 4) Kunne håndtere mentalt og fysisk press og stress.

Trivsel med Press

Vi behøver alle en viss utfordring og press for å yte maksimalt. Fravær av utfordringer kan medføre kjedsomhet og apati - og redusert ytelsesnivå. På den annen side kan for mye utfordring og kontinuerlige krav føre til vedvarende stress og helseproblemer - som igjen fører til redusert ytelse og kan medføre redusert effekt, resultater og lønnsomhet i en organisasjon.

Det er vanskelig å finne den riktige "nøkkelen" eller den riktige balansen mellom utfordring og krav, press og stress for å skape optimal ytelse, men kanskje kan erfaringene som Gordon Strachan gjorde, bidra med noen retningslinjer.

Forståelse av press og stress

De fleste mennesker er enige om at vi trenger et visst nivå av utfordringer og press for å yte vårt beste, men at for mye press kan resultere i skadelige virkninger. På det personlige plan kan stress skape ubehag, fortvilelse og sykdom. For en organisasjon kan stress skape dårlige presentasjoner, høyt sykefravær og sterkt redusert effektivitet.

Hva er press?

Press er summen av alle forandringer, utfordringer og krav vi står overfor i det daglige. Det er hvordan vi opplever forskjellige situasjoner, I jobbsammenheng er press vanligvis opplevd som tidskrav, hvordan vi håndterer mennesker, for mye å gjøre, forfremmelsen, organisasjonsmessige endringer og dårlig kommunikasjon. Noen forandringer og krav kan være hyggelige, andre mindre hyggelige, men alle øker presset vi står ovenfor.

Hva er stress?

Stress er vår biologiske respons-mekanisme til alt press. Hovedhensikten er å frigjøre nok energi til å tilpasse oss de krav vi står overfor. Stress-respons er en fullstendig naturlig og nødvendig reaksjon og er basert på våre "primitive" behov for å overleve. Stress er en respons til press, ikke press i seg selv.

PRESS ER I SITUASJONEN STRESS ER I PERSONEN

Effekten av stress

Det er i ekstreme situasjoner at press motarbeider oss og skaper stress-relaterte problemer. Når press er enten for lavt eller for høyt, yter vi mindre og derfor oppnår mindre. Uheldigvis så er det en vanlig oppfatning at høyt nivå av press er nødvendig for at vi skal yte maksimalt. Ideen om at ingen ting blir oppnådd uten å kjempe,



influerer en rekke ledere og medfører en oppfatning om at dette er normen. Dette er ikke tilfelle. Når vi er under kontinuerlig press med konstant stress-respons, vil vi gradvis konsumere all vår tilgjengelige energi, redusere vår arbeidskapasitet, miste konsentrasjonen, gjøre mer feil og selv om vi opprettholder våre yteevne over en viss tid, kan resultatet bli kostbart. Det koster å gjøre feil og en fraværende, syk eller utbrent person koster penger for en organisasjon.

Leting etter energi

Tilpasning til press fordrer tilstrekkelig energi. Stress-relaterte problemer oppstår når vårt energinivå og ressurser er lave og vi ikke er i stand til å møte de krav og press vi står overfor. Når vi opplever for mye stress over en viss tid, må vi grave dypt i vår ressursbrønn for å forhindre forskjellige fysiske og mentale problemer, og dersom brønnen er tom kan dette medføre forstyrrelse i kroppens naturlige balanse og redusere vår kapasitet.

For å hjelpe Gordon Strachan å fortsette hans leting etter energi og gjenopprette og opprettholde hans energinivå over tid, ble det fokusert på tre ting:

En diett med 3-5 måltider per dag, bestående av en variert karbohydratrik kost med høyt inntak av frukt, grønnsaker, havregrot, poteter, ris, bønner og pasta (kompleks karbohydrater gir energi for høy aktivitet og glukose til hjernen for å opprettholde høyt nivå konsentrasjon). I tillegg ble "rødt" kjøtt byttet ut med fisk og magert kjøtt fra fjærkre. Norske tangmel kapsler ble benyttet for å gi en ekstra tilførsel av vitaminer, mineraler og sporstoffer i naturlig form.

Fysisk trening, en naturlig og nødvendig aktivitet for en profesjonell fotballspiller, ble intensivert og øket, og inkluderte "langdistanse" jogging og løping for å forbedre og opprettholde aerobic kapasitet. Denne treningen ble utvidet til hele året. Denne treningsformen reduserte belastningen over føresesongen og tillot høyere intensivert trening gjennom kampsesongen. Den praktiske fordelene for "ordinære mennesker" som benytter en aerobic trening (lav

intensitet) er at den hjelper å redusere blodtrykk, reduserer kolesterol, forbrenner fett mer effektivt og forbedrer det fysiske og mentale velvære.

Bio-Kinetics, en massasje teknikk som hjelper å opprettholde muskulær styrke og reduserer trøtthetsymptomer i tillegg til å ha en total effekt på en persons fysiske og mentale balanse. Våre muskler er vår kropps naturlige energi generatorer og konverterer "matenergi" til "aksjon-energi" - og bruken av Bio-Kinetics setter en muskel i stand til å opprettholde en 8-10 % høyere ytelseseffekt og i tillegg reduseres trøtthetsymptomer med 4-6 %. Bio-Kinetics er en metode som er lett å lære og utføre daglig - uten å skape for mange spørsmål fra nysgjerrige kollegaer!

Å kunne være "Fit for business"

Dette programmet fulgt av Gordon Strachan siden 1988 har gjort han sterkere både fysisk og mentalt og forberedt han for nye utfordringer både på og utenfor fotballbanen. Sammenligningen mellom å være "Fit for Sport" og være "Fit for Business" er etter min mening ikke en fjern ide, likhetene er mer enn forskjellen. Det som virker for en sportsperson er også nyttig for ledere og ansatte i en bedrift.

Omfattende vitenskapelig bevis bekrefter alle helsefordelene ved regulær fysisk aktivitet og en fornuftig og variert diett. Regulære cardiovaskulære aktiviteter som turgåing, jogging, svømming, langrenn og sykling - gjentatt tre til fire ganger per uke, 20-40 minutters varighet med moderat intensitet kan produsere betydelige helsefordeler (S... 1992).

Oppsummering

Et resultat fra en studie ved et Shell Centre i England konkluderer at et program med fokusering på fysisk aktivitet, livsstil og helse har hatt stor verdi for bedriften. Ikke bare har 44,5 % av de ansatte deltatt regelmessig, men en rekke bemerkelsesverdige resultater har sett dagens lys. Omkring 90 % av deltagerne viste en reduksjon i blodtrykk, 86 % gikk ned i vekt og 72 % økte sin fysiske utholdenhet.

En viktig motivasjonsfaktor i ethvert

helseprogram for å bekjempe de negative effektene av press og stress er adgangen til nøyaktige målinger for å registrere fremgang og resultater for individuelle deltagere. Det finnes nå på markedet komplette helsekontroll systemer som kan fastslå risikofaktorene og sammenholde disse faktorene i et køsystem; Nr 1 i køen den høyeste risk og nr 100 den laveste. Dette vil kunne hjelpe et individ til en klar forståelse av denne situasjon og sette vedkommende i stand til å begynne et forbedringsprogram. Systemet gir også utdypende statistikk for bedriftshelse-tjenesten.

Konklusjon

Enhver organisasjon trenger et program som på en aktiv måte oppmuntrer de ansatte til å delta i aktiviteter som reduserer de negative sidene av press og stress. Den mest effektive strategien vil være å introdusere forskjellige tilbud som er nevnt ovenfor og som kan motivere de ansatte til å delta og erfare de fordelene som oppstår. Organisasjonens fordeler vil gradvis resultere i bedre produktivitet og lønnsomhet.

Harald B Øyen,
Director,
Meridian Fitness & Health Limited
Manchester, England

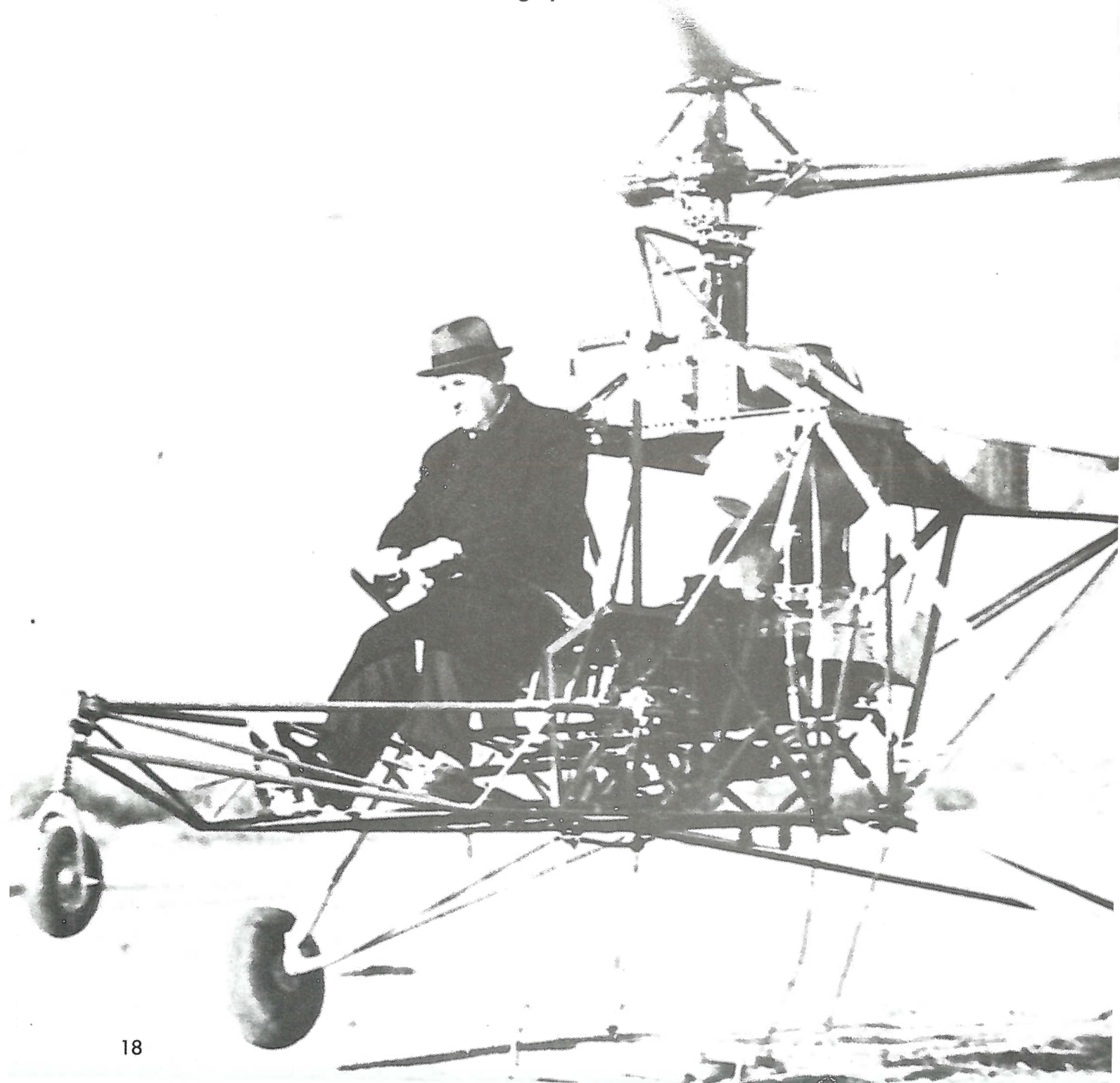


IGOR SIKORSKY

Igor Ivanovitsj Sikorsky ble født i 1889, i Kijev, Russland.

Han var fra ung alder teknisk interessert, og bygget allerede som 20 åring sine to første helikopterlignende maskiner. Dette var ikke videre vellykket, og han ble derfor mer interessert i vanlig flykonstruk-

sjon. Han konstruerte og bygget i 1913, Le Grand, det første fly med to motorer plassert ved siden av hverandre på hver sin vinge. Dette ble videreutviklet til bombefly som russerne benyttet under den første verdenskrig.



Etter revolusjonen reiste han til Paris og i 1919 videre til USA. Der han i 1923 grunnla flyfabrikken Sikorsky Aircraft. Her ble det til å begynne med produsert flybåter som ble brukt av den amerikanske hær og marine samt Pan American Airways. Produksjonen besto av både to og firemotors amfibier kalt S-38, S-40 og S-42. Pan American benyttet den fire motors S-42 på ruter over Stillehavet og Atlanterhavet i 1937-1938. I 1928 fikk Igor amerikansk statsborgerskap. Året etter startet han samarbeidet med United Technologies Corporation.

Mot slutten av trettiåra ble han atter interessert i helikopter og inngikk samarbeid med Chance Vought Aircraft Corporation. Han la ned et banebrytende utviklingsarbeid som førte til konstruksjon av VS-300, som fløy for første gang i 1939. VS-300 var det første vellykte og praktisk brukbare en-rotors helikopter. Alle moderne en-rotors maskiner nedstammer fra denne modellen. Etter VS-300 ble R-4B utviklet i 1944. Dette var den første maskin som ble levert i et større antall, 130 stykker. R-4B kom i tjeneste i den amerikanske hær, og ble senere etterfulgt av det forbedrede R-5 og den sivile modellen S-51. Med disse helikopterene ble æraen for denne type luftfartøyer innledet. I 1959 fløy S-61 sin første tur, og ble i

senere levert til bl.a. Helikopter Service. Sikorsky har siden vært en ledende produsent av helikoptre.

Igor Sikorsky døde i 1972, 83 år gammel.

For omkring sytti år siden - på sanddynene ved Kitty Hawk, USA - realiserte mennesket en drøm som det hadde hatt i århundrer. Begivenheten skulle komme til å endre den historiske utviklingen.

Fra den første vaklende flyging av Wilbur og Orville Wright til dagens jetdrevne giganter som jager over verdenshav og kontinenter på få timer, har vi opplevd luftfartens fascinerende historie.

Det er en historie om feilslag, skuffelser og tragedier. Men det er også en fortelling om mot, beslutsomhet og triumf. Den inneholder all den dramatik, forventning og spenning som kjennetegner den beste roman.

Jeg har opplevd flypioneres prøvelser, som konstruktør, produsent og flyger av både fly og helikoptre og har derfor opplevd denne historie. Jeg er stolt og takknemlig over å ha fått være delaktig i den.

Igor Sikorsky



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 faste kontingent, for tiden maks. kr. 160,- pr. mnd. Dette medlemskap gjelder inntil undertegnede skriftlig gir NHF beskjed om annet. Undertegnede gir herved NHF fullmakt til å trekke medlemskontingent via lønningskontoret for mitt medlemskap.

Adresseforandring sendes også foreningen

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____

Sted: _____

Ønsker Kollektiv Hjemforsikring Ja Nei

Arbeidsgiver: _____

Lokalforening: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

B-blad

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

God Påske



Norsk Helikopteransattes Forbund,

Postboks 522,
4055 Sola Lufthavn
Tlf.: 51 65 39 24
Fax: 51 65 37 83