



# FAFA

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

NR. 2-96  
Årg. 7

# nytt



## INNHOOLD:

Lederen har ordet.....	3
Redaktør .....	4
Helikopter Service i Brasil .....	5-8
Sola-konferansen 1996 .....	9-12
Småplukk .....	13
Hvem betaler advokatutgiftene? .....	14

Forside: Bell 407



NHF's medlemsblad:

Ansvarlig redaktør:

Tore Lund

Redaksjon:

Rigmor Nevland,

Svein Sandve

Arne Søreide

Deadline for innsendelse  
av stoff til neste  
nummer av NHF-nytt  
er 23. august.

# Verdt å vite om NHF

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

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

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

Vår kontoradresse er:

## NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND

Postboks 522

4055 Stavanger Lufthavn

Kontortid: mandag-fredag fra kl. 07.30 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:

Arvid Olsen  
Vigra  
6040 Vigra  
Tlf. 70 18 33 70

### 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:

Einar Kverneland  
Ålgårdsveien 175  
4300 Sandnes

### Styremedlem lover og bestemmelser:

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

### Styremedlem info:

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

### Varamedlemmer:

Terje Engevik  
Rigmor Nevland  
Erik Strandås  
Arne Søreide

# Overgrep på flysikkerheten

Et hvert luftfartsforetak har sitt overordnede mål der sikkerhet og kvalitet er høyeste prioritet. Parallelt med den teknologiske utviklingen og kommersielt press luftfartsindustrien er inne i, er dette blitt begreper av temmelig frynset verdi.

Tradisjonelt har luftfarten vært preget av sterk regulering i form av internasjonalt og nasjonalt lovverk. I den frie konkurransens ånd har dette endret seg radikalt. Europeiske luftfartsmyndigheter (JAA), sterkt preget av industriens behov, utvikler for tiden sitt eget lovverk. Samtidig pågår det en revisjon innen ICAO og det amerikanske FAA. Kommersielle interesser har tydelig festet grepet på luftfartsmyndighetene. Den standard og sikkerhetsnorm det har tatt mer enn 50 år å utvikle, er i ferd med å bli gjennomhullet.

Luftfartsmyndighetene har, og vil fortsatt ha en overordnet rolle innen sikkerhetsaspektet. Men det later ikke til at de er istand til å se hvor galt det bærer av sted. Myndighetene har selv pålagt seg en funksjon i flysikkerhetsarbeidet som blant annet baserer seg på å opprettholde og utvikle sikkerhetsnivået. Et moment det er verdt å merke seg, er at JAA ikke har til hensikt å utvikle sikkerhetsnivået, og norske myndigheter har neppe talt Hoofddorp midt imot som de burde ha gjort ved flere anledninger. Et skrekkeeksempel er JAA's forslag til flygetidsbestemmelse som forøvrig er i ferd å bli vedtatt. Flygerne kan blant annet bli pålagte å fly 11 timer sammenhengende uten pause. Et annet skrekkeeksempel er innføringen av enveis brennstoffbeholdning for helikoptre i oljevirkosomheten. Nylig tillot luftfartsmyndighetene denne ordningen etter at den var sendt til høring og som blant annet alle høringsinstanser gikk imot, deriblant NHF. Vi undres over hvilken dokumentasjon myndighetene sitter på som danner grunnlaget for at ordningen vurderes like sikkert eller sikrere enn dagens ordning. Det må være lov å trekke myndighetenes operative fagkompetanse i tvil på dette område. Likeledes om risikoanalyse med alle tenkelige parametre har vært foretatt. Mer alvorlig er det at myndighetene går imot de anbefalinger som er gitt av FN's luftfartsorgan ICAO.

Utviklingen er bekymringsverdig. En ulykke er ikke noe som skjer uten videre, den forårsakes av en handling eller ved at det unnlates å handle. Vi ber myndighetene handle på vegne av de reisende og overfor dem som har arbeidet hardt og seriøst innen bransjen for å etablere dagens sikkerhetsstandard. Vi anmoder også de reisende og seriøse operatører om protestere kraftig på ordningen og ikke benytte helikopteroperatører som benytter enveis brennstoffbeholdning.

Vi er opprørt over at eksisterende standard og sikkerhetsnivå nedgraderes og at kommersielle krefter tar overhånd uten at forvaltnings- og tilsynsorganet Luftfartsverket ser faresignalene.

Ha en  
riktig  
god  
sommer!



**Terje Rading**  
Leder



Tore Lund

*Plutselig er det sommer, i vært fall på kalenderen, og et nytt NHF blad skal ut. Det er utrolig hvor fort tiden går når man har det gøy!*

*Dette er mitt andre blad, siden jeg tok over som redaktør, og det ble både ris og ros av det første - heldigvis mest ros. Det var godt å få tilbakemelding, for da vet jeg at folk leser bladet, og jeg får høre hva de vil lese mer om. Det er vanskelig å gjøre alle til lags, men vi får prøve.*

*Til dette bladet fikk vi sendt et reisebrev fra Brasil av Frode Bergflødt, og det takker vi for. Det er fortsatt god plass i postkassa til redaksjonen så ta pennen fatt og skriv noen ord.*

*Ha en riktig god sommer, hilsen Tore.*

## COMEBACK FOR BOEING CHINOOK

Boeing Vertol's sivile utgave av Chinook var en markedskatastrofe. Kun et fåtall av maskinene ble solgt til tross for Boeing's intense markedsføring tidlig på '80 tallet. Boeing hadde store finansielle tap med denne sivile maskinen.

Etter å ha vært ute av produksjon i over ti år, pågår det for tiden forhandlinger mellom Boeing og det kinesiske Harbin Aircraft Manufacturing. Det er snakk om å tilby Harbin å bygge sine egne jigger og produksjonsutstyr for derved å starte kinesisk produksjon av Boeing 234. Harbin produserer allerede på lisens en del vestlige helikoptre, bl. annet Eurocopter EC 365N Douphine II.

Det er ventet at det blir tatt en endelig beslutning om produksjon innen sommeren '96.

## 9 SETERS SIVIL TILT-ROTOR

Boeing Helicopter foretar en markedsundersøkelse blant helikopter operatører, luftambulanselag og andre om utvikling av en ni seters sivil utility tilt-rotor maskin.

Boeing opplyser at maskinen vil ha samme performance som en King Air, men med bare 1/3 av rekkevidden. Boeing er ikke villig til å antyde en pris, og uttaler at kundene ønsker et "billig" produkt, men må være beredt til å betale for "Vertical short landing and take off" konseptet.

## SUPER PUMA TIL ROYAL THAI AIR FORCE

Royal Thai Air Force har bestilt 3 stk. Super Puma 332 L2 MK2. 2 av maskinene vil bli såkalt VVIP (Very Very Important Person) utgave, designert Kongen og den Kongelige familie.

Den tredje maskinen vil "bare" bli en VIP utgave til Kongelig følge/gjester. VVIP utgaven vil bli utstyrt med 2 luksuriøse lenestoler samt bord i fremste del av cabinen, deretter 10 VIP seter, galley, garderobe og toalett. Kongen av Thailand er ikke alene om å velge Super Puma, hele 26 statsoverhoder har valgt denne maskinen som sitt "personlige" helikopter.

## BELL'S DELEPRISER '96

For andre året på rad har Bell Helikopter Textron kunngjort at deres komplette beholdning av reservedeler ikke vil få prismessig økning ut '96. Med andre ord, Bell's priser på reservedeler vil i '96 være de samme som i '94. Og ikke nok med det, Bell reduserte prisene på 5800 deler i '95.

# Helikopter Service i Brasil



Som de fleste kjenner til er Helikopter Service, via HSI, etterhvert representert i mange land, deriblant Brasil. Tilstedeværelsen her i Sør-Amerika skjer via det brasilianske selskapet Aeròleo Tãxi Aero Ltda. Dette selskapet er en gren av et relativt stort konsortium med hovedvekten sin innen shipping, dvs. support og drilling. Fra tidligere har Lufttransport hatt et kortere engasjement i Amazonas, dengang med sine Bell 214B-1 helikoptre.

Aeròleo har operert helikoptre av typen Bell 206, 212 og 412 i relativt lang tid, ved siden av sine Sikorsky-operasjoner med innleide S-76 fra Air Logistic, USA. Som et resultat av et annet selskaps bort-

fall valgte Aeròleo høsten 1994 en utvidelse av operasjonene til brasiliansk sokkel med ytterligere en type, nemlig Sikorsky S-61N. Grunnet manglende kompetanse og typisk brasiliansk skepsis mot binding av kapital trengte selskapet en solid samarbeidspartner. Helikopter Service ble av forskjellige grunner valgt som partner og har vært i Brasil med 2 stk. S-61 siden februar 1995. Det er snakk om en 3-års lease av typen "dry" eller "slightly damped". Helikopter Service har nemlig en representant tilstede, pluss at alle dele- og mesteparten av rekvisitaleveransene skjer fra Norge.

Operasjonen er tradisjonell offshore

*En av maskinene dras ut av båten.*

support, men med den forskjellen fra Nordsjøen at flygingene er relativt korte og at operasjonene utføres for en kunde, nemlig Petrobas.

Petrobas i Brasil kan sidestilles med Statoil i Norge. De vil gjerne være like profesjonelle som sin norske kollega, men er nok neppe det. Av forskjellige grunner tar det lang tid å utvikle petroleums-teknologi generelt, og med Brasils over-protokjoniske innstilling tar det litt lenger tid enn antatt. Det er noe en erfarer etterhvert som tabbene blir mange nok.

fløy ut fra Rio. Litt lenger flyging, men da hadde de kontrollen. Petrobas syntes det smakte av svikt i kontrollmonopolet og svarte med introduksjon av nye regler for helikopteroperasjoner. De nye reglene var meget strenge (les: firkantede) og innbefattet bl.a. internkontroll av alle transport-selskapene. Denne kontrollen utføres av et uavhengig selskap som heter Inter Assoria. Paradoksalt nok er selskapets inspektører tidligere teknikere fra det konkursrammede selskapet Votec. Votec, som var Sør-Amerikas største selskap, opererte i lang tid S-61 og S-76. Forut for konkursen gjennomlevde de en lang periode med en strøm av feilslag, skuffelser og tragedier. Vi vet alle at det ofte blir resultatet om begivenhetene får styre utviklingen.

En kan selvsagt spørre seg om det ikke finnes luftfartsmyndigheter i Brasil. Joda, det har man. Det heter Departamento de Aviação Civil (DAC) og til-



Helikopterrelaterte ulykker ifm. offshoreoperasjoner i Brasil har dessverre en mindre hyggelig statistikk. Det er flere grunner til at det i en årrekke gikk som det gikk. Mange ulykker skyldes ganske sikkert "sporty" flyging i farlig kombinasjon med såpeglatte tekniske arbeidsrutiner. Offshore- virksomheten er ikke gammel i Brasil, og ulykkene skjedde over relativt kort tid.

Mange av de entreprenørselskapene som Petrobas benyttet ville helst ha sin egen tilbringertjeneste, utført av helikopterselskap de hadde tiltro til. Noen, bl.a. Sedco og Shell, hadde en tid dette systemet. De leide PHI til sine tjenester og

svarer nesten Luftfartsverket. Jeg sier nesten, for til tross for at det er "sivilt", er det nesten 100% militært styrt. I praksis er det m.a.o. oppdragsgiveren, dvs. Petrobas, som setter regler og standar. Vi kjenner til det samme fra Nordsjøen, men i Brasil er det definitivt mere fremtredene.

DAC, for sin del, blander seg ikke inn i de indre anliggender hos et selskap etter at adgangskontrollen er foretatt og Letter of Competance er gitt. Ivrig JAR-tilhengere vil møte mye upløyd mark i Brasil, det kan jeg forsikre.

Begrepet egenkontroll er ikke like utbredt som hjemme. Man arbeider mye etter det amerikanske opplegget mekani-

ker, tekniker og inspector, eller omtrent det samme som vi hadde i de fleste selskapene i Norge helt til for litt siden. I tillegg finnes altså dette kontrollorganet Inter som dukker opp som troll av eske. Det er liksom en del av hensikten med kontrollen, at man utnytter overraskelsesmomentet. Det skrives rapporter for den minste bagatell, og alt resulterer i bøter, i form av fratrekk av liggetid eller penger.

Dersom et helikopterselskap utfører sine operasjoner uten "snag" blir man tildelt bonus i form av tillatte liggedager, altså dager som kan settes av til ettersyn eller deleskifter. Har en maskin mye "snag", slik at flygingene blir forstyrret, er det ille ute. Da kommer "konten" fort i minus. Resultatet er at selskapene må betale store dagbøter til Petrobas for kontraktsbrudd. For å vri seg unna slike situasjoner velger ofte selskapet en viss delerotasjon innen flåten, slik at de "gode" maskinene hjelper de med mye "snag". Smart, ikke sant? Vel, dette er brasilianske metoder. De fleste av oss som er av europeisk opprinnelse mener vel at metoden er noe foreldet, og tildels uhensiktsmessig.

Alle kontrakter mellom Petrobas og en operatør er selvsagt meget detaljerte. Bl.a. er helikopterets "empty weight" viet stor oppmerksomhet. Veiing foretas en gang per år. Det er ikke vekt og balanse-data som er det essensielle, men om helikopteret veier, nøyaktig, eller helst mindre enn det som kontrakten sier. Viser vekten f.eks. +10 lbs vil det resultere i 2-3% reduksjon av timeprisen, som forøvrig er lav nok fra før. Petrobas gjennomfører dessuten daglige "power assurance checks" (on ground) for verifisering av helikopterets ytelse i forhold til beregnet maks "grossweight". Resultatet er ofte

kompressorvask og/eller justeringer. Akkurat denne gammelmodige rutinen har vi, etter mye parlamentering, sluttet med for S-61 sitt vedkommende. Det skulle bare mangle. Nå foretar vi denne sjekken on "route", presis som hjemme.

Selskapets daglige rutiner er ganske forskjellige, og litt merkelige, fra norske rutiner. Alle, dvs. flygere og mekanikere, møter i hangaren kl. 0600. Ikke fordi det er flyging, men fordi alle har arbeidstid fra



da. Flygingen starter gjerne ikke før kl 1000. Dermed blir det mye kaffe og video, mest gamle flyfilmer, og selvsagt diskusjoner. Her i Brasil har vi ganske unike system. Det er ingen som vet nøyaktig hva som skal foregå. Det er det opp til Petrobas å vite. Det en gjør er at en om kvelden melder inn hvilke helikoptre som er disponible for flyging. Utover morgenen og formiddagen bruker Petrobas av denne kvoten helt etter eget forgodtbefinnende. M.a.o. ingen styring og planlegging. Begivenhetene styrer det hele.

Det andre unike er at om en har meldt inn en maskin som disponibel kan den ikke jobbes på, unntatt "preflight check". Normalt frigis helikoptrene kl. 1800. Arbeidstiden slutter kl. 2100. Det arbeides ikke overtid utover disse 15 timene.

Roy Øvrebo  
(med paraply)  
og Håkon Magelie.

Enhver kan jo da skjønne at dagene blir ulidelig lange og ineffektive. Samtlige arbeider etter et 14/14 system, noe de fleste synes er "all right".

Den tekniske standarden og kvaliteten på det arbeidet som utføres er generelt god. Selskapet har mange erfarne og dyktige teknikere, spesielt de som kommer fra marinen. Dog merker en at de fleste ikke har vært vant til store ressurser vedrørende verktøy og materiell. Det velges stadig finurlige improvisasjoner for at det hele skal gå i hop. Tekniske arbeidsunderlag finnes selvsagt, men her fronter en jo selvsagt et språkproblem, idet ingen manualer er oversatt til portugisisk. Det er det kun selve ettersynsunderlagene som er. En vet jo at noen flyfabrikanter har et tildels vanskelig språk i sine manualer. Heldigvis har ikke Sikorsky valgt den vanskeligste ortografien i sine. Dog ser en ofte problemer vedrørende tolking av Service Bulletiner, som ofte er skrevet av jurister i FFA.

Brasil er på mange vis et spennende land. Det er jo folkene og kulturen som ofte avgjør om en trives eller ei. Jeg vil si det tar tid før en har akseptert den noe merkelige innstillingen til arbeid, tid, penger, dans, erotikk og musikk. Den er ikke syk eller abnorm, bare litt annerledes enn det en er vant med hjemmefra. Kan en ikke akseptere den kan en heller ikke trives. Da blir det hele et opphold uten innhold,

bortsett fra jobben da. Etter nesten halv-kjørt løp vil jeg si vi har klart oss bra. Etter hjemkomsten til Norge blir det minst like vanskelig tilvenningsprosess tenker jeg.

Macaè er en typisk kystby i staten Rio de Janeiro. Den befinner seg ca. 18 mil nord for stor-byen Rio de Janeiro. Topografien er typisk sydlig kystlandskap med milelange sandstrender. Hele kysten fra Rio og opp hit er en eneste sammenhengende badestrand, kun avbrutt av noen koselige småbyer innimellom. Tradisjonelt er Macaè en fiske og ferieby, men har de senere år blitt konvertert til Brasils oljebye. En ser mye av de samme tendensene som i Stavanger med hensyn til priser og levestandard i forhold til den generelle brasilianske standard. De fleste store internasjonale entreprenørselskap er representert. Dermed har vi en tildels stor internasjonal kontingent. Kriminaliteten her er omtrent slik den bør være for at sansene ikke skal sløves alt for mye til en kommer hjem en gang.

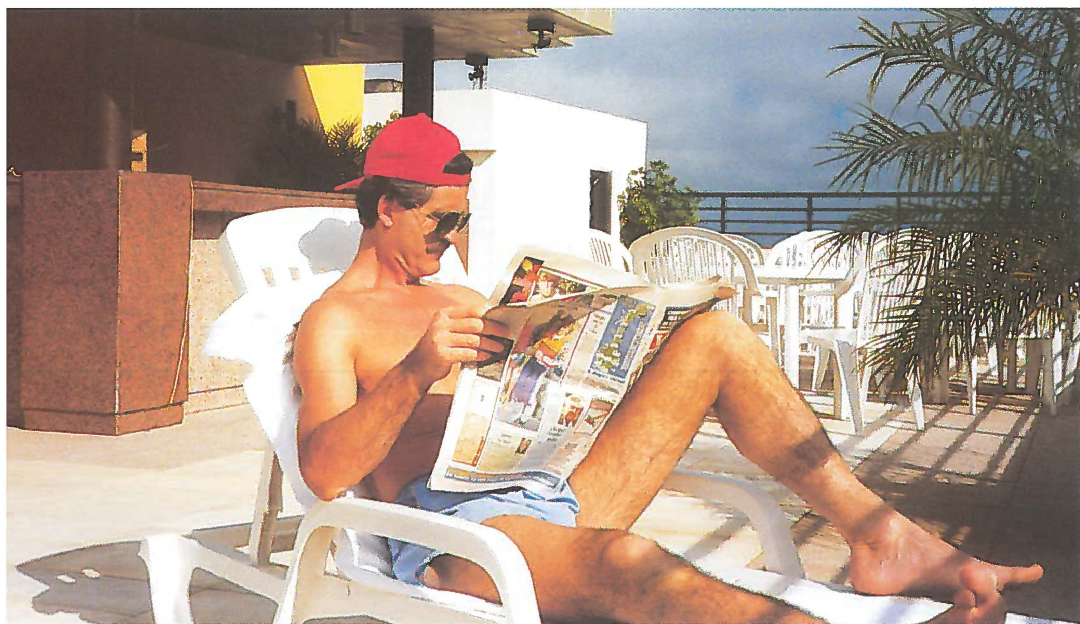
Bortsett fra kjøtt og tilhørende drikke er det faktisk ingenting som er direkte billig i Brasil. Det er faktisk slik at det er dyrere husleie her enn i Norge. Mange typiske andre ting en trenger i det daglige har samme pris, men har mye, mye lavere kvalitet enn det vi er vant med. Det er mange ganger helt ufattelig hva en brasili-  
aner kan forlange for et eller annet når han vet du er utlending.

Jeg vil si som min gode venn Joe Glass, redaktør i avisen vår, Macaè Telegraph, sier det: "It' s the beauty of the tropics!"

Har vi det bra i Brasil?  
Ubetenget JA!

Frode Bergflødt

*Frode Bergflødt i avslappet positur.*





# Sola-konferansen 1996

Solakonferansen kunne i år feire 10 års jubileum, og den har i løpet av disse årene befestet sin posisjon som et viktig og inspirerende forum for skandinavisk luftfart.

Årets konferanse hadde samlet ca. 150 deltagere, og Quality Airport Hotel kunne i år tilby ny og større konferansesal, noe deltakerne satte stor pris på.

Sikkerhetsprisen 1996 ble i år tildelt Jan Asbjørnsen, initiativtakeren til den første konferansen i 1987, og medlem av styringskomiteen siden.

Åpningsforedraget var i år ved samferdselsminister Kjell Opseth, og temaet var: "Samferdselsmeldingen og luftfarten"

Han innledet med å poengtere flyets viktige rolle som transportmiddel, og dets betydning for både industri og bosetting her i landet. Det er i dag 56 flyplasser med regulær drift i Norge. Han kunne ikke garantere at man kunne opprettholde trafikk på alle disse i framtiden, men foreløpig var det ikke tatt noen beslutninger om dette. Han kom videre inn på Oslo Hovedflyplass og sa at han fortsatt var trygg på at dette var en riktig beslutning, men at beslutningen nok var tatt minst 2 år for sent.

Erfaringene etter dereguleringen oppsummerte han slik:

- \* utvidet tilbud på konkurranseutsatte strekninger
- \* høy vekst i passasjertrafikken
- \* økning i full-prisene
- \* flere rabattreiser
- \* konkurranse på pris om bedriftskunde markedet
- \* gode resultat i regnskapene til flyselskapene
- \* fortsatt et rimelig flyrutetilbud i dis-

triktene. Utfordringer etter at man får full fri konkurranse listet han opp slik:

- \* reell konkurranse på innlandsmarkedet
- \* anbudskonkurranse på det subsidierte rutenett
- \* framtidig tilbud på lufthavntjenester
- \* statlig overtaking og oppgradering av de regionale flyplassene (kortbane flyplassene).

Han avsluttet sitt innlegg med å gi honnør til flyselskapene for opprettholdelsen av ikke lønnsomme ruter.

## Årets Solakonferanse hadde følgende temaer på programmet:

- \* Internasjonal luftfartspolitik
- \* Luftfartens rammevilkår
- \* Oslo Hovedflyplass - ny teknologi i operativ virksomhet
- \* Krav til ledelse og lederen i konkurranse og omstillingstider
- \* Utviklingen i offshoreflygingen
- \* Norsk Aero Klubb(NAK) - underskogen i holdnings og sikkerhetsarbeidet
- \* Utdanning og kompetanse
- \* Havari og katastrofeberedskap - erfaringsoverføring og status.

## Utviklingen i Offshoretrafikken

*Adm.dir. Lars Harlem, Helikopter Service A/S:* Liberalisering og konkurranse innenfor helikoptertrafikken.

Lars Harlem gav et historisk bilde av Helikopter Service A/S gjennom 40 års virke.

Fra 1956 med ett helikopter, 2 ansatte og innlandsoperatør, til 1996 med Helicopter Services Group ASA, med 160 luftfartøyer, 1800 ansatte og global operatør.

Han tok for seg norsk sokkel og de forskjellige aktører som har operert i

dette markedet fram til i dag, og han fastslo helt klart at helikopter Services A/S aldri kunne bli eneoperatør ved oppkjøp av konkurrenter mer. Det ville konkurranse-tilsynet sette en stopper for.

Han kom videre inn på dagens forhold på norsk sokkel med:

- \* redusert volum
- \* lavere rater
- \* mindre ressursbruk
- \* billigere transport
- \* pressede marginer
- \* forflytning nordover
- \* 15. konsesjonsrunde

Følgende konkurransereguleringer har virket i Nordsjøen 1966-1995:

- \* "helikopterforståelsen" Norge - Storbritannia
- \* nasjonale driftstillatelser
- \* nasjonale myndighetskrav
- \* høy "inngangsbillett"

Etter liberaliseringen (95-98) er situasjonen som følger:

- \* nasjonale begrensninger utviskes
- \* ulike krav til sertifikater
- \* ulike krav til helikoptre
- \* NORSOK
- \* konkurranse er kommet for å bli

Internasjonalt har det vært turbulente eierforhold de siste 10 år innen de store helikopterselskapene, og det knytter seg fortsatt en del usikkerhet til et par forhold i dag, 49% av Bristow til Offshore Logistics? KLM ERA til salgs?

Internasjonalt er det også store utfordringer:

- \* skjerpet konkurranse
- \* pressede marginer
- \* små operatører søker ly i større grupper
- \* de store blir større
- \* internasjonalisering
- \* bransje i ubalanse

Etter april 1998 er det fri konkurranse og bransjens krav til norske myndigheter er:

- \* sikre at konkurransen skjer på like vilkår
- \* sørge for lik praktisering av regelverket
- \* unngå konkurransevridning
- \* avklare:
  - full deregulering (EU/EØS)
  - driftstillatelser
  - myndighetskrav

## Utdanning og kompetanse

Direktør Viggo Løfsgaard, Luftfartsverket: De nye JAR bestemmelsene og hva disse betyr for norsk luftfart. Joint Aviation Authorities (JAA) er et forpliktende samarbeid mellom luftfartsmyndighetene i Europa. Målet med JAA er å:

- \* sikre et høyt flysikkerhetsnivå
- \* sikre like konkurransevilkår
- \* bidra til effektivitet og konkurranse-dyktighet for flyindustrien

Hovedoppgaven er å utvikle felles flysikkerhetsforskrifter, Joint Aviation Requirements (JAR), adoptere disse, og sikre felles praktisering i medlemslandene.

Etterhvert som JAR`ene adopteres pålegger EU medlemslandene å transformere JAR`ene til nasjonale forskrifter.

JAR`ene stiller økte krav til operatørenes

- \* organisasjon
- \* kompetanse
- \* dokumentasjon
- \* kvalitetssikring

For den enkelte utøver, pilot eller flytekniker, stilles det økte krav til utdanning ved første gangs utstedelse av personlige sertifikater.

Grunntanken er at ingen sertifikatnehavere skal fratras de rettigheter de har i dag. De kan fortsatt utøve sine rettigheter i nasjonale selskaper på fly i nasjonalt register.

For å oppnå rettigheter til "fri flyt" og fri adgang til hele EØS området forutsettes at operatører og sertifikatnehavere tilfredsstillende JAR kravene, med de overgangsbestemmelser og frister som gis.



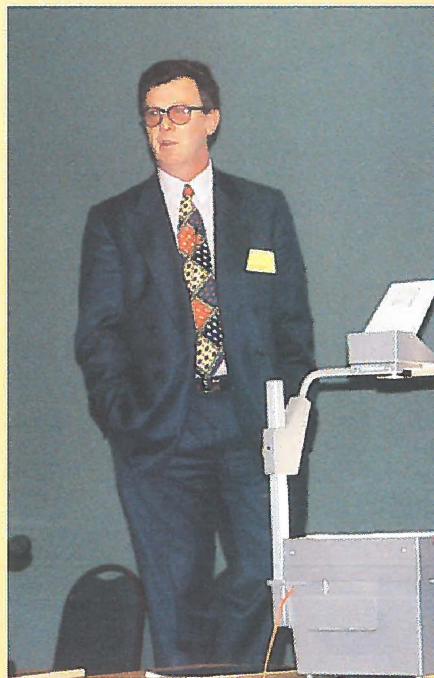
Paneldebatt.



Fra konferansesalen.



Formann i styringskomiteen Tor H. Strand.



Lars Harlem Adm.dir. Helikopter Service A/S.

Dette er en forutsetning for at det nasjonale luftfartssystemet kan inngå i EØS systemet med de muligheter EØS markedet gir med fri konkurranse og tilgang til et større marked uten nasjonal diskriminering.

Myndighetene står foran store utfordringer med å oversette, i den grad det er nødvendig, og transformere JAR`ene til norsk rett. Deretter å se til at JAR`ene praktiseres likt med de andre landene. Myndighetene vil få jevnlig besøk av JAA standardiseringsteam som vil påse at kontroll og tilsyn utøves som forutsatt.

Dette legger et større ansvar på den nasjonale myndigheten.

Det vil i fremtiden stilles større krav til kompetanse, systematisering, dokumentasjon og kvalitetssikring om norsk luftfart skal få fri adgang til EØS-markedet med de muligheter dette gir.

Statusrapport fra arbeidet i ULF (utdanning i luftfartsfag)

Byråsjef Signe Moe, Samferdselsdepartementet Stortinget behandlet i 1994 luftfartsutdanningen i Norge, og i kjølvannet av dette nedsatte Samferdselsdepartementet og Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet en arbeidsgruppe med 2 representanter fra Luftfartsverket og 2 fra høyskolesystemet. Gruppens mandat var:

Å avklare hvilke oppgaver som kan/bør drives på høgskolenivå og eventuelt knyttes til høgskolesystemet.

Gruppens formann er regiondirektør Oddvar Maudal, Luftfartsverket.

Arbeidsgruppen er ennå ikke ferdig med sitt arbeide, men rapporten skal leveres til Samferdselsdepartementet innen utgangen av juni 1996.

Kvantifisering av utdanningsbehov er av arbeidsgruppen ansett for å være en av de vanskeligste oppgavene. Problemet er å framskaffe pålitelige prognoser med en "levetid" ut over 2-3 år.

De store flyselskapene har ressurser til i stor grad å drive utdanning av eget

personell, mens de små og mellomstore selskapene har tilkjennegitt behov for eksternt behov både når det gjelder grunn-, etter- og videreutdanning.

Arbeidsgruppens foreløpige konklusjoner med hensyn til hva som bør knyttes til høgskolesystemet er:

- \* Grunnutdanning for flygere og flygeledere
- \* 1-årig utdanning i luftfartsfag (luftfartsadministrasjon)
- \* Etter- og videreutdanningstilbud av kortere varighet i tilknytning til opprettelsen av luftfartsstudier.

Mekaniker og teknikerutdanningen er i dag på nivået for videregående skole, mens ingeniørutdanningen er på høgskolenivå. Samordning av eksisterende grunnutdanning og utarbeidelse av etter- og videreutdanningskonsepter ser gruppen som en utfordring / et forbedringspotensiale.

Etter avlevering av rapporten vil Samferdselsdepartementet og Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet vurdere om rapporten bør sendes ut på høring.

\*\*\*\*\*

Dette blir bare et kort utdrag fra noen av temaene som stod på det svært interessante og vidtfavnende programmet.

Solakonferansen kunne i år feire sitt 10 års jubileum og dette ble behørig markert under festmiddagen. Styringskomiteen kan også i år se tilbake på en vel gjennomført konferanse. Med den status denne konferansen etterhvert har fått både nasjonalt og internasjonalt, er det absolutt grunn til å se fram mot de kommende konferanser med stor interesse.

Rune Svarstad

# SMA PLUKK

- Ordet Helikopter kommer fra det greske "helix" og "petron" som betyr spiral og vinge.
- Kineserne bygget lekehelikoptre så tidlig som på 300 tallet f.Kr.
- Leonardo da Vinci hadde ideer om en helikopterliknende maskin på slutten av 1400 tallet.
- I 1936 ble det første brukbare helikopter bygget og fløyet. Det var det Tyske Focke-Achgelis FW 61.
- I 1946 ble det første helikopter, en Bell 47, sertifisert for sivil bruk.
- I 1953-55 ble det konstruert, bygget og fløyet et helikopter av Paul Kjølsth på Kjeller.
- I 1982 løftet et russisk MIL-MI-26 helikopter hele 56,7 tonn.
- I 1986 satte et Westland Lynx helikopter ny hastighetsrekord med 400,87 km/t.
- I 1971 presenterte russerne tidenes største helikopter, MIL-MI-12, drevet av fire motorer på 6500 hester hver. Det har et spenn på 67 meter over rotorbladene, det er 37 meter langt og veier 103 tonn.
- Thomas Alva Edison var ikke videre imponert av Wright brødrenes fly, og skal ha kommentert: "Flyet er ikke verd en skitt før det kan fly som en kolibri, gå rett opp, rett ned og stå stille i luften"
- I 1976, i Danmark ble det minste helikopter bygget. Det var et ènmanns helikopter av typen Seremet WS-8, utstyrt med en motor på 35 hester og veide 53 kg.
- I 1989 ble en Bell 47B maskin holdt kontinuerlig i luften i 50 timer.
- I 1972 ble det satt ny høyde rekord med helikopter. Det var en SA315B Lama som nådde en høyde på 12442 meter, før det gikk tomt for drivstoff å måtte autorotere ned igjen.
- I 1982 utførte H. Ross Perot og Jay Coburn fra Texas, USA den første jordomflyging med helikopter. Samme år ble den første solo-tur rundt jorda utført av Dick Smith fra Australia.
- Autogyro er en slags forløper til helikopteret. Fartøyet holdes oppe av en rotor som drives rundt av luftstrømmen det møter i fart. Fremdriften besørgeres av en motordrevet propell. Det var spanjolen Juan de la Cierva som bygget den første vellykkede autogyro i 1923.
- I år er Luftforsvarets Tekniske Skolesenter, Kjevik 50 år, og Helikopter Service 40 år.
- 4. januar i år utførte den militære maskinen RAH-66 Comanche sin jomfrutur. Dette er et Boeing-Sikorsky produkt.
- I år starter produksjon av det første rensipikka Eurocopter produktet for det sivile marked, en EC 135.
- På Heli-Expo '96 starter leveransene av Bell's to nye modeller, Bell 407 og Bell 430.

## RETTELSE FORRIGE NHF BLAD

Lederartikkelen i forrige NHF nytt inneholdt noen små trykkfeil.

Registreringsbokstavene på Super Puma maskinen tilhørende Helikopter Service som nødlandet ble forvekslet på vei til trykkeriet.

Riktig registrering var LN-OBP. Dette ble dessverre uforskyldt endret til LN-OPB som tilhører Lufttransport.

Vi beklager at Lufttransport urettmessig ble kreditert denne nødlandingen.

# Hvem betaler

# advokatutgiftene?



Det sies gjerne at enhver voksen person i dette landet en gang i sitt liv kommer i kontakt med advokat. Det er også klart at dersom det er aktuelt å anlegge rettssak eller dersom en blir saksøkt kan kostnadene bli forholdsvis store.

Jeg har sett på hvilke muligheter den enkelte har til å få dekket sine utgifter til advokat som vil være den vesentlige del av saksomkostningene i en rettssak.

Utgangspunktet er at den av partene som taper saken også må dekke den annen parts saksomkostninger. Dette er hovedregelen, men det finnes også en mulighet for retten til å fordele saksomkostningene mellom partene.

Av de tilgjengelige rettshjelpordninger, finnes det såvidt jeg vet ingen som dekker ilagte saksomkostninger.

Den vanligste og kanskje den mest kjente rettshjelpordning er Fri rettshjelp.

Dette er en lovbasert ordning som har formål å hjelpe økonomisk svake grupper til å fremme sine rettslige interesser. Ordningen må ideelt ses på som en garanti for rettsikkerheten i dette landet og skulle vel ideelt sett ha til hensikt å sikre at alle skulle ha de samme muligheter i vårt rettssystem. Av budsjettmessige årsaker må jeg nok si at ordningen i dag ikke fungerer slik.

Fri rettshjelp er lovbasert ordning betalt av det offentlige og for å kvalifisere til denne må en ha en alminnelig inntekt som ikke er større en kr. 65.000,- pr. år og en formue som ikke er over kr. 100.000,-.

Forsørger man ett eller flere barn eller ektefelle er inntektsgrensen kr. 75.000,-.

Forsørger man både barn og ektefelle er inntektsgrensen kr. 85.000,-. I tillegg kreves at personinntekt (bruttoinntekt) ikke overstiger kr. 125.000,-.

Tjener man over kr. 50.000,- i alminnelig inntekt må man betale en egenandel på kr. 600,- + 20% av det overskytende salær. Har man en alminnelig inntekt under kr. 50.000,- betales ingen egenandel. Denne grensen heves dersom man forsørger ektefelle og/eller barn.

Det er viktig å være klar over at ektefellenes inntekt legges sammen når inntektsgrensen skal bedømmes. Sett på bakgrunn av at svært mange husholdninger har to inntekter faller derfor de fleste utenfor ordningen om fri rettshjelp.

Mer praktisk kan det være å nevne de forsikringbaserte ordninger. Til villa/hjemforsikring er det knyttet en rettshjelpsordning. Det samme gjelder forsikring av hytte og landsted.

Disse ordninger dekker i alle tilfeller rettsaker som knytter seg til lister omkring bygning selv, men også en del andre saker. Dog ikke saker om arv og separasjon/skillemisse.

Saken må være av en slik art at den hører inn under de alminnelige domstoler, men det er ikke nødvendig at saken faktisk bringes inn for domstol. Forsikringen dekker som regel rettslige kostnader opptil kr. 80.000,- pr. sak og det må betales egenandel medkr. 2.000,- + 20% av det overskytende salær. Oppgjør finner ofte sted direkte mellom selskap og advokat, slik at klienten bare betaler egenandel til advokat.

Det er også verd å merke seg at både bil og båtforsikring som regel har en rettshjelpordning knyttet til seg.

For øvrig skal det også nevnes at dersom man blir siktet for en forbrytelse vil en som regel ha krav på forsvarer på det offentliges bekostning.

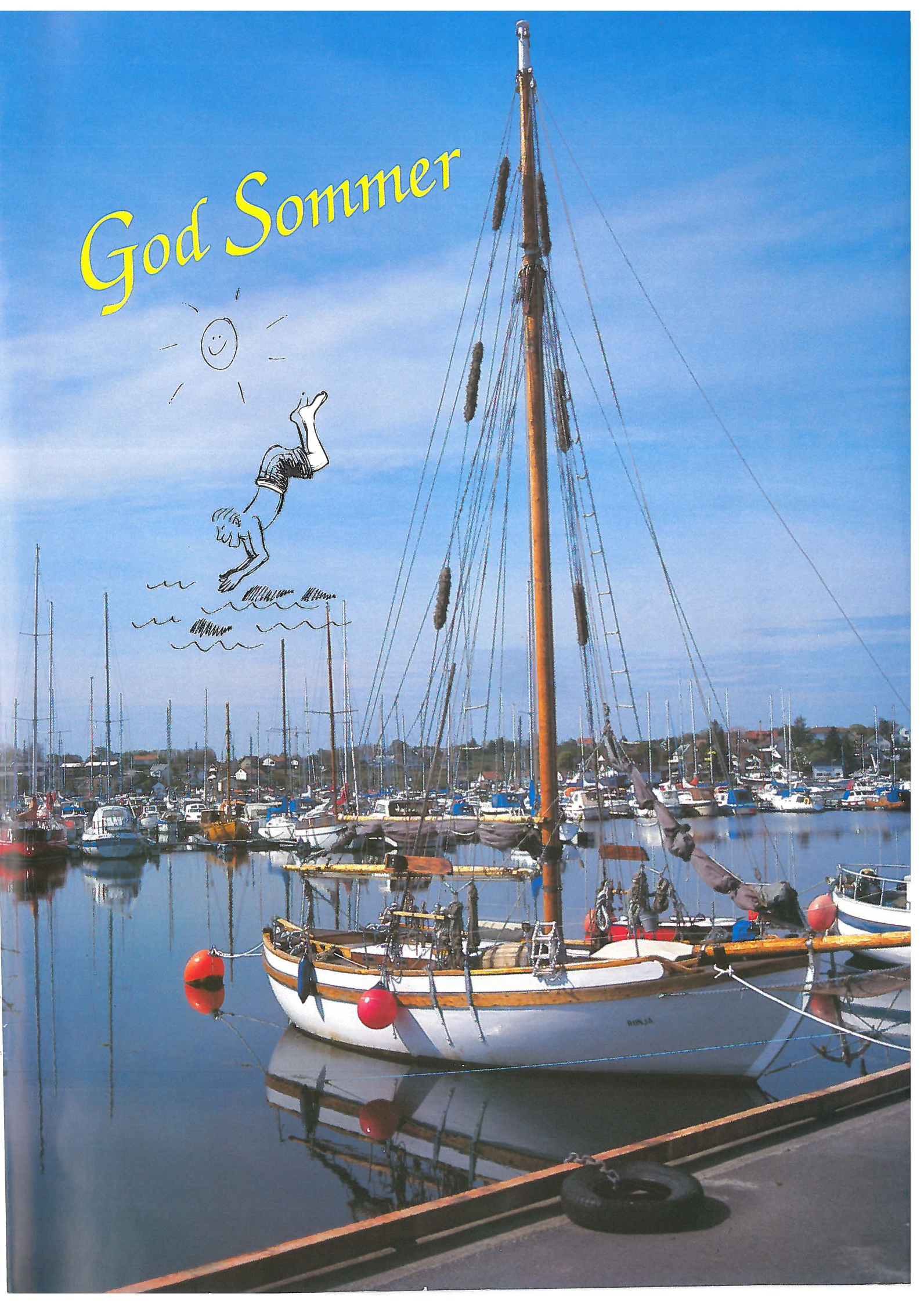
Ellers finnes det også noen andre muligheter til å få dekket sine saksomkostninger uten at dette beror på forsikringsordning. Har en krav på erstatning fra et forsikrings-selskap, for eksempel for personskade, vil erstatningen som regel også omfatte skadelidtes utgifter til advokat som han har måtte bruke i forhold til forsikringsselskapet. Likeledes ville en, dersom en har måtte bruke advokat for å få sine rettigheter i forhold til et forvaltningsorgan, kunne få erstattet sine utgifter til advokat av forvaltningsorganet dersom man får medhold i for eksempel en klagesak.

Til slutt må nevnes at medlemskapet i en rekke organisasjoner også etter disses vedtekter kan gi rett til rettshjelp. Her skal nevnes medlemskap i Norges Automobilforbund og medlemskap i forskjellige fagorganisasjoner.

Helt til slutt skal nevnes at den Norske Advokatforening har iverksatt en advokatordning på forskjellige steder i landet som gir anledning til en førstekonsultasjon som er gratis.

Jan Erling Nilsen

God Sommer



## **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