



MEMBER NYTT

NR. 4-96
Arg. 7



Til: *Leserne*

Fra: *Redaksjonen*

INNHold:

Lederen har ordet..... 3

Redaktør 4

Aircraft Engineers
International (AEI) 5-9

Farnborough 1996 10-13

Betraktninger
om kvalitet 15-17

Norsk pool for
kollektiv hjemforsikring..... 18

Først i Norge 19

Valg i NHF 20

Internasjonal arbeid
er viktig 21

Arbeidstakers
erstatningsansvar22-23

Forside:
Bell 206 Longranger
fra Japans Nasjonale Politi



NHF's medlemsblad:

Ansvarlig redaktør:

Tore Lund

Redaksjon:

Rigmor Nevland,

Deadline for innsendelse
av stoff til neste
nummer av NHF-nytt
er 21. februar 1997.

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

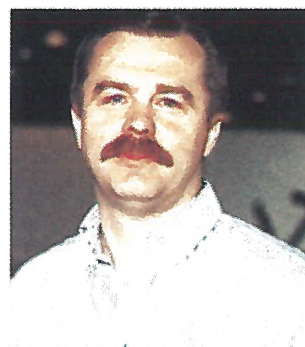
LEDEREN HAR ORDET

Bransjen er igjen rammet av en tragisk ulykke. Et ambulanshelikopter tilhørende Airlift på vei for å redde liv, havarerte og alle fire ombord omkom etter at det fløy inn i et kraftspenn om kvelden den 14. oktober.

Luftambulansetjenesten har igjen krevd liv. Hendelsen er for de fleste uforståelig og meningsløs. Men det er et faktum at det er marginale forhold det svært ofte opereres under. Tjenesten krever stor grad av årvåkenhet og kompetanse i alle ledd. Oppdragene løses ofte under stress og andre påvirkninger, og dermed er den menneskelige faktor av meget stor betydning.

Luftfartsindustrien har i de senere år fokusert på crew concept og human factor. Erfaringene viser at dette kan være avgjørende for flysikkerheten med referanse til både operativt og annet relatert personell. Regelmessig trening og opplæring samt simulator trening for operativt personell er av vital betydning, noe enhver operatør vil stille seg bak. Men luftfarten er gjenstand for sterk konkurranse, og operatørene blir tvunget inn i kostnadsreduksjonsspiralen som igjen kan ramme flere forhold som har indirekte betydning for flysikkerheten.

Rikstrygdeverket er oppdragsgiver for luftambulansetjenesten, og har ansvaret for transportdelen. Rikstrygdeverket uttaler at det er spesielt opptatt av sikkerheten til tjenesten. Ulykkesstatistikken så langt viser at det er en sårbar tjeneste, og oppdragsgiver må nå bevise sine uttalelser angående flysikkerheten til handling. En tverrfaglig gruppe bør kritisk gjennomgå alle sider ved tjenesten og spesielt legge vekt på menneskelige- og arbeidsmessige forhold. En innstilling med mulig tiltak bør komme innen kort tid. Rikstrygdeverket må videre sikre seg at tjenesten utføres rent operativt etter ensartede bestemmelser og krav uavhengig av en eller flere operatører i markedet.



Terje Rading
Leder

En riktig
God Jul og et
Godt Nytt År
ønskes dere alle

REDAKTØREN



Tore Lund

Hei hå, nå er det jul igjen...

Konkurransen jeg skreiv om i forrige blad var tenkt å skulle bli en fotokonkurranse med fine premier, basert på støtte fra flere bedrifter. Av 8 bedrifter kom det kun positivt svar fra Helikopter Service, og dette er for spedt til at jeg vil engasjere meg noe videre med dette, dessverre.

Jeg har forresten gått ett to-dagers tidsskriftslayoutkurs i Stockholm, som var meget lærerikt. Skulle kanskje hatt dette litt tidligere, men, men. Dommen fra ekspertene er at NHF-nytt er et bra og ryddig blad, med en del småting å rette på selvfølgelig. De store forandringene vil dere ikke se i tiden som kommer, men litt blir det.Time vill sjåvv!!!

Tegningene som er med i dette bladet kommer fra den 4. boken i SAY serien, "SAY HOW". Tekst av Martin Leeuwis og tegninger av Ton van Andel. De tre andre bøkene i denne serien heter, SAY AGAIN, SAY NO MORE og SAY WHEN.

Gledelig jul hilsen Toremann.

SVENSKENE KJØPER NYTT

Svenske Helicopter Service A/B bestilte 3 Sikorsky S-76C+ under årets Farnborough Air Show. Maskinene skal brukes til passasjertrafikk mellom Malmø, Helsingborg og København. Helicopter Service A/B fraktet i 1995 55.000 passasjerer og forventer ved slutten av dette året å komme opp i 70.000.

POLITI KJØPER NYTT

Police Aviation Services (PAS) i Cheltenham, Gloucester, England har bestilt 10 McDonnell Douglas MD Explorer. PAS vil motta de 3 første maskinene i 1997, de tre neste i 1998 og resten deretter. Dette er et kjøp til en pris av ca. NOK 200 mil. som etterhvert skal erstatte PAS sine Eurocopter BO-105 og AS355.

ULYKKER

Listen over registrerte ulykker, på verdensbasis med helikopter, for 1995 er på 209 mot 272 året før. 162 av disse skjedde i USA, hvor det er størst tetthet av helikoptre. Dette blir 7,75 ulykker per 100.000 flytime. De aller fleste skyldes menneskelig svikt. En ulykke på denne listen er fra Norge. Det var en Helifly maskin som gikk i bakken under treningsflyging på Jarlsberg.

WHITTLE ER DØD

Sir Frank Whittle er død 89 år gammel. Han var britisk ingeniør og fly-offiser, og regnes som oppfinneren av turbojetmotoren. Han patenterte i 1930 sin første motorkonstruksjon og startet senere firmaet Power Jets Ltd. Hans første motor, W1 ble prøvekjørt i 1937 og ble benyttet Englands første jetfly, Gloster E 28/39. Han fikk tittelen Sir i 1948 og ble æresdoktor ved NTH i 1960.

NYE AVTALER FOR HSG

Statnett og Helicopter Services Group har inngått tre nye avtaler om samarbeid både i Norge og på verdensbasis. Samarbeidet skal skje på områder hvor begge selskapene opererer, og gjelder utvikling av teknikker og utstyr til linjebygging Norge, felles utnyttelse av teknologi og kompetanse i de internasjonale markedene, og utvikling av industritjenester spesielt rettet mot offshore-markedene hjemme og ute.

MEDLEMSTALLET

Vi har nå økt medlemsmassen med 9 stk. til den nette sum av 495.

Aircraft Engineers International



Annual Congress 11-15 november 1996

TEKST OG BILDER: INGE ANTONSEN

Årets kongress var lagt til Sydney Australia, nærmere bestemt Holiday Inn Coogee Beach. Det var både forhåpninger og skepsis knyttet til en kongress «down under» med tanke på at brorparten av medlemsorganisasjonene kommer fra europa. Oppslutningen var 50%, dvs 17 av 34 organisasjoner fordelt på 14 land. Bedre enn forventet men dårligere enn håpet.

Til vår store sorg fikk vi et telegram fra Nigeria som fortalte at presidenten og flere styremedlemmer i medlemsorganisasjonen tilsluttet AEI omkom i en flyulykke mindre enn en uke før AC. Et annet telegram fra vår italienske medlemsorganisasjon opplyste at organisasjonen var oppløst. Det er å håpe at de snart kommer tilbake.

DELTAGERNE VAR:

- | | | |
|-----|---------|---------------|
| 1. | NIASA | AUSTRALIA |
| 2. | ALAEA | AUSTRALIA |
| 3. | FAWA | FIJI |
| 4. | PVL | TYSLAND |
| 5. | ITA | FINLAND |
| 6. | YAEA | JUGOSLAVIA |
| 7. | UNIE | NEDERLAND |
| 8. | NZAMAPE | NEW ZEALAND |
| 9. | ALAE | ENGLAND |
| 10. | UAT | SLOVENIA (ny) |
| 11. | NFO | NORGE |
| 12. | NHF | NORGE |
| 13. | SFF | SVERIGE |
| 14. | EPTAOA | HELLAS |
| 15. | SESOA | HELLAS |
| 16. | ASITTKA | KYPROS |
| 17. | ZAMEKO | ZIMBABWE (ny) |



Heldigvis hadde vi en fridag til akklimering og omstilling av den biologiske klokken før det hele startet, en fridag som ble benyttet til sightseeing og avfotografering av turistmagneter som Sydney Operahouse, Center-Point Tower (tårnet) ..osv. At temperaturen var 30 grader hjalp godt på humøret for rapportene hjemmefra fortalte at snøen «lavet ned».

Styret er satt.



Med dette utenfor vinduet, fikk man ikke lyst til å reise hjem.



Sydney's havnområde og sentrum.

Dagen etter startet det hele med det første av flere AEI Technical Affairs Committee (ATAC) møter som ble en integrert del av kongressen. Til NHF's store overraskelse var noen forventede saker og diskusjonstemaer «løftet» ut av forumet av Executive Board. Dette gjaldt blandt annet forslag til bedre/annerledes måte å drive ATAC, dette omfattet i særdeleshet NHF's offisielle «Proposal for inclusion of a chapter named approved policies in the regulations» et forslag som ATAC formann Peter Doyer gjerne ville diskutere. Men til tross for at temaet var listet i den skriftlige agendaen for møtet, ble det flyttet til plenary meeting.

Et annet tema som var gjenstand for taushet var kategori «A» staff i JAR 66. Det ble notert i referatet fra møtet at det er uakseptabelt at ATAC forslag/temaer ikke skal drøftes i ATAC møter.

Jeg kommer tilbake til disse sakene senere, men finner grunn til å sette spørsmål ved det som jeg vil betegne som overstyring fra EB's side i disse sakene.

Det ble satt opp en møteplan i ATAC for kommende periode som er direkte knyttet opp mot møter i JMC (Joint

Maintenance Committee), totalt 4. De følgende 6 timene ble benyttet til gjennomgang av JAR 147 draft 5, JAR 147 IEM (Interpretative and Explanatory Material) samt JAR 147 AMC (Acceptable Means of Compliance). De påfølgende dager i ATAC ble en gjennomgang av JAR 65/66, JAR 145 og JAR OPS subpart M. Her skal spesielt nevnes et foreslått draft til NPA 145-6 for «tilpasning til JAR 65/66 - 147», som AEI fant så kritikkverdig at det ble utarbeidet en resolusjon som fordømmer forslagene. Resolusjonen vil bli fulgt opp av EB med en delegasjon til JAA. Grunnen til reaksjonen er at myndighetene i diverse tilfeller kan godkjenne «hvem som helst» til sertifisering av vedlikehold.

Dette var lagt opp som et diskusjonsforum, og i et såpass stort forum med et bredt spekter av forhåndskunnskap ble det brukt forholdsvis mye tid til utredning av standpunkter. Allerede etter et par timer av første dag ble det klart at vi lå an til å sprengte alle tidsrammer, det var derfor med bange anelser dagen ebbet ut. Det ble besluttet å legge inn en kort ATAC sesjon før ordinært kongressmøte i plenum neste dag, noe som også ble gjen-

nomført. Når ATAC er tema er det på sin plass å nevne at responsen fra tilsluttede organisasjoner er altfor dårlig. Det er stort sett 6 faste organisasjoner som følger opp med kommentarer til JAR's etc. (NHF er heldigvis blandt disse).

Etter ATAC sesjonen startet den ordinære kongressen med gjennomgang av faste agendapunkter. Dette inkluderer rapporter fra generalsekretær, kasserer, JMG/JMC delegat, ATAC leder, PR komiteens leder etc.

Det ble tidlig klart for oss i NHF at forberedelsene fra Executive Board's side kunne ha vært bedre. Med de trange tidsmarginene som eksisterte for kongressen samt omfattende ATAC arbeide bygd inn, var det viktig at delegatene var best mulig informert før sakene kom opp til diskusjon og eventuell votering.

Spesielt for Generalsekretærens rapport fant vi forholdet så graverende av vi stemte imot en godkjenning, noe som resulterte i at en ny ble utarbeidet og overlevert ved kongressens avslutning. For å sikre en ryddigere og mer strukturert fremtidig kongressituasjon utarbeidet NHF et forslag som i korthet gikk ut på at alle rapporter og andre dokumenter relevante for Annual Congress måtte være delegatene i hende en uke før, eller senest ved kongressens åpning.

Forslaget ble senere enstemmig vedtatt i den spesielle avstemmings-sesjonen.

I perioden siden siste Annual Congress har EB hatt 5 møter. AEI president Andreas Georgiades har også representert AEI i JAA /FAA harmoniseringsmøte i San Diego samt i JAA Steering Committee Gatwick. Det ble i forbindelse med oppholdet i USA også knyttet kontakter bl.a. med International Association of Machinist and Aerospace Workers i Seattle. E Anadiotis har representert Aei i 5 Joint Authorities møter samt de pågående JAA legislation procedures.

Kassererens rapport var i korthet den samme elendighetsbeskrivelse som gjentar seg fra år til år. Forskjellen mellom inntek-

ter og utgifter er økende. Løpende utgifter i EB dekkes i stor grad av medlemsorganisasjonene som betaler sine representanters utgifter i AEI verv. Om AEI skulle begrense sine aktiviteter til å være innenfor budsjettammene ble lite gjort. Det ble fremmet et forslag om ekstraordinær innbetaling, men dette ble nedstemt da Policy Manual gir anledning til å innkre-



ve inntil 50% av ordinær medlemskontingent i ekstra-ordinære tilfeller.

JMC/JMB delegatens rapport var en omfattende gjennomgåelse av utviklingen innenfor JAR 65/66 - JAR 147 siden siste AC. Sett fra vårt ståsted går det bedre med JAR 147 enn JAR 65/66. Det er ingen hemmelighet at vi er sterkt imot kategori «A» personell, og det er med bekymring jeg konstaterer at høringsutkastet «Opp-læringsplan for lærlinger i flyindustrien» som NHF fikk tilsendt medio 96 legger seg på linje med kategori «A» i JAR 65/66 på bakgrunn av muligheten for «kompetansebevis» for beståtte moduler underveis til et fagbrev. Tenk litt over det!! Ønsker vi kategori «A» personell med totalt 240 timer teoretisk ballast som skisert i JAR 147 eller ønsker vi personell med fullverdige flyfagbrev ?

Industrien er pådrivere for «lavkompetansepersonell» i prosessen som foregår i JAA akkurat nå. At opplæringsrådet for flyindustrien plutselig åpner muligheten for kompetansebevis for moduler eller delmoduler i en flyfaglig opplæring er noe jeg ikke kan godta. Kan du..?

Til den offisielle åpningen var det fem

En av våre, kan ses med blå dressjakke blandt de andre delegatene.

talere på talelisten. Leroy Keith fra Civil Aviation Safety Authority, Trevor Crabtree og John Vincent, tekniske direktører i henholdsvis Qantas og Ansett airways. Ken Lewis fra Safety & Environment og til slutt samferdselsminister John Sharp. Det er ikke til å komme fra at festtaler kan være søvndyssende runde i form og innhold. Det var derfor flere som fikk grunn til å rette seg i stolen og spisse ører da John Sharp tok fatt i sin hjertesak.

I juli 95 ble det Australiske CAA delt i to. Den kommersielle servicedelen av Luft-fartsverkets oppgaver ble lagt til en ny organisasjon (Government Business Enterprise Airservices Australia), mens alle sikkerhetsregulerende oppgaver ble lagt til CAA som samtidig skiftet navn til Civil Aviation Safety Authority (CASA). Den direkte årsaken til restruktureringen var to større luftfartsulykker (Monarch og Seaview). Disse ulykkene førte til at et omfattende granskningsarbeide ble igangsatt og utredet. Konklusjonene fra disse granskningene samt et tredje komiteutredningsarbeide kalt «Plane Safe», som gransket sikkerheten i commuter og generell luftfart i luftfartsindustrien, tilsa at

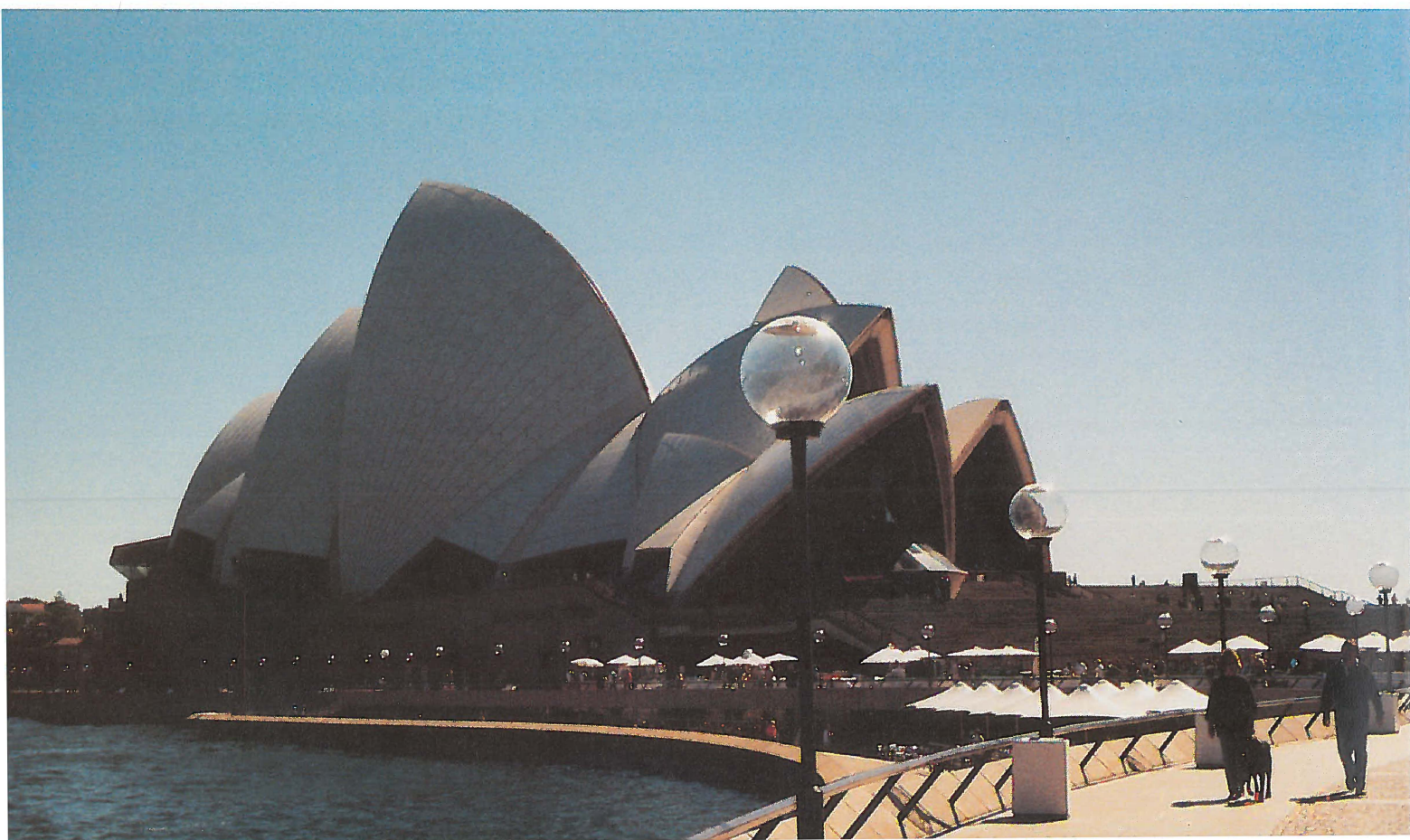
CAA hadde latt kommersielle hensyn gå foran hensynet til sikkerheten for passasjerer. Dette var simpelthen en innarbeidet kultur som ikke lenger kunne godtas. Den gode minister hadde mer på lager, blant annet var CAA overbefolket med byråkrater som ikke hadde den svakeste anelse om hva flysikkerhet handlet om. Dette ønsket han å forandre med CASA. (Jeg kan forsikre dere om at forsamlingen hadde fått kollektiv bakoversveis og var «all ears» på dette tidspunkt.)

Det er ikke til å unngå jeg lot tankene vandre til vårt eget luftfartsverk som foretok en kommersiell dreining for noen år tilbake.

Internett er ikke lenger et fremmedord forbeholdt datafrikker. Det er lagt ned mye arbeide for å få AEI på nettet og dette arbeidet er snart fullført. Det ligger store besparelser i distribusjonskostnader av materiell og ikke minst vil tidsaspektet, som har vært en av flaskehalsene i ATAC arbeidet, bli langt bedre. Så for de som har tilgang er det snart på tide å søke etter [http:// www.airengineers.org](http://www.airengineers.org)

Det er også et håp om at dette vil gjøre ting enklere for vår PR Committee.

Det berømte
Sydney Operahouse.



Mengden av bidrag til AEI Newsletter fra andre enn EB har for siste år vært 0(nil). Det har forøvrig blitt utgitt 4 Newsletters samt en extra bulletin i.f.m. ValueJet ulykken og AEI's tilstedeværelse ved 50 års jubileet for International Association of Mascinist and Aerospace Workers i Seattle.

Valg av EB medlemmer var en summarisk affære. Internal affairs committee chair-man Morten Arnesen har trukket seg. Ny chairman ble Trevor Lee fra New Zealand. Hans tidligere verv som valgkomiteens formann ble overlatt til Dejan Golubovic fra Jugoslavia.

På bakgrunn av grundige forberedelser og gjennomarbeidede forslag var det med forventning NHF gikk til plenary session og for diskusjon og votering. Som tidligere nevnt var det viktigste forslaget «Proposal for inclusion of a chapter named aproved policies in the regulations». Forslaget er bygget på et lignende forslag fra Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO). Kort forklart er forslaget ment som et verktøy til bruk i alt komiterbeide for AEI. Meningene er å gi bedre adgang til fortolkning og manøvrering i eksisterende policys. Det er komiteene som kjenner hvor «skoen trykker», og som først kan formulere standpunkter når problemstillingen ikke er dekket i eksisterende policy's. Forslaget innebar også en verifiseringprosedyre samt at Eb ble pålagt å utarbeide et nytt regelverk for revalidering og ratifisering av policy's.

Problemstillingen var ikke ny, og det lå også på bordet et forslag fra ALAE (UK). Til forskjell fra NHF's forslag, gav det ingen manøvreringsmuligheter for komiteene mellom AC, men baserte seg på en egen policy committee som isolert fra EB utarbeidet nye policy's ved hver AC. Det var sterk motstand mot dette forslaget og etter instendige anmodninger ble forslaget trukket av ALAE. Noe av bakgrunnen for denne «vellykkede» strategien var EB's fortolkning av begge forslagene å komme inn under den gamle policy 000 som har etablert en 90 dagers frist for slike forslag.

Fra NHF's side har forslaget aldri vært slik fortolket, samtidig visste vi etter omfattende lobbying at vi hadde massiv støtte blandt delegater og i EB. Når forslaget falt var det etter at ALAE hadde påberopt seg forskjellsbehandling samt derpå følgende «motion» etter rules of congress. Resultatet av det hele ble at EB overførte forslaget til neste AC, til vår og andres store skuffelse.

I etterkant er det lett å finne alternative vinklinger og strategier som hypotetisk ville ført oss i «mål», men jeg kan forsikre om at vi evaluerte det meste. Det som forundrer meg i aller mest i etterkant av AC er at ALAE hadde sendt delegater som åpenbart ikke var fortrolig med AEI Policy Manual samt den historiske og logiske bakgrunn for viktige policy's. Dette var også merkbart i ATAC prosessen. Det som er positivt i en slik situasjon er at en blir tvunget til å vurdere «selvfølgelighet» med et kritisk og selvransakende blikk. Det negative er at det går mye tid tapt som kunne vært brukt mer konstruktivt.

Neste Annual Congress ble lagt til Beograd Jugoslavia. Det er allerede lagt ned mye organisasjonsarbeide fra jugoslavens side og på sponsorsiden var allerede 80% av behovet dekket. Frem til da skal mye gjøres, ikke minst i forhold til ATAC. Fra NHF's side bør også gjøre en grundig gjennomgang og evaluering av AEI's rules & regulations samt de eksisterende Policy Statements. Dette er viktig om organisasjonen skal være det verktøyet vi gjerne vil den skal være for å fremme sikkerheten i luftfarten.



Farnborough



TEKST OG BILDER: TORE LUND

Westland/Augusta
EH101.

Mandag 2. september åpnet portene for et nytt Farnborough Air Show, som skulle gå frem til søndag 8. september med bransjedager mandag til fredag og publikums dager lørdag og søndag.

Siden starten i 1948 har Farnborough vokst til et av det største og mest kjente air show, men med stadig flere og større show rundt i verden har årets arrangører virkelig lagt ned mye arbeid for å få tilbake status som den viktigste møteplassen for luftfartsindustrien. Nye og mer moderne utstillingshaller er montert, telefon og kommunikasjonssentret er utbedret, større areal for utstillere ute og inne, simulator turer med flere flytyper og flyrelaterte spill, flere attraksjoner for publikum på lørdag og søndag (lite helikopter flyging) og Farnborough international TV & Radio med direkte-

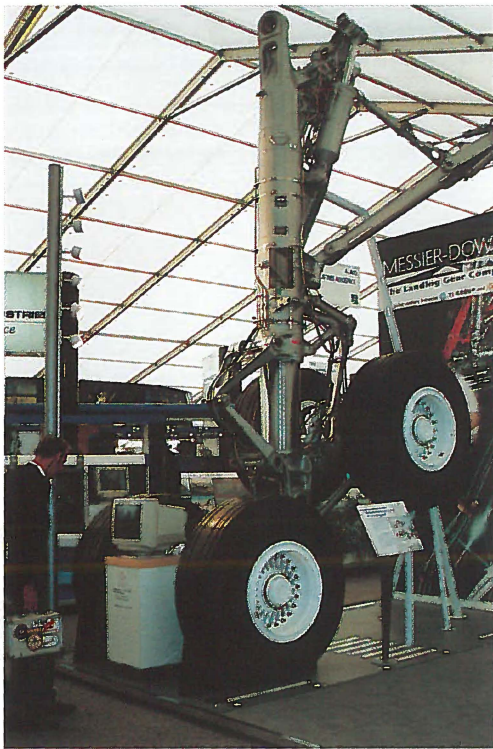
sendinger hver dag. Selv om det var lagt ned mye arbeid for å styrke fremtidens status er det ikke sikkert det blir så mange flere show på Farnborough Air Field. Forsvarsdepartementet i England, som er eier av feltet går med planer om salg, men har garantert flyshow frem til år 2000. Som kjent arrangeres dette showet annenhvert år, så frem til år 2000 skulle det bli ca. 2 flyshow til, 1998 og 2000.

Lite nytt

1996 har ikke vært av de mest spennende år for helikopterfabrikantene, noe som var tydelig ved årets show. Eurocopter stilte kun med modeller i en felles Fransk stand. Augusta kom med et en-motors A119 Koala som er leveringsklar i løpet av '97. De hadde også med en to-motors A109 som ble sertifisert tidligere i år. Bell hadde med 4 av sine maskiner på



Eurofighter 2000 var et populært skue.



Dette var stort...
Legg fra Boeing 777.



Bell 430 som satte ny jorden rundt rekord.



KA-50 Hokum.



Over:
Enstrom 280 og 480.

Under:
Bell's stand, med en
modell av den nye 427.



årets show: 206, 407, 412 og 430 som bare noen dager før showet landet etter en jordomflyging som var ny verdensrekord. Pilot Ron Bower og copilot John Williams brukt 17 dager, 6 timer, 14 minutter og 25 sekunder på den nye rekorden. På grunn av dårlig vær i Alaska og Russland ble turen noe lengre enn planlagt. Den gamle rekorden på 24 dager var det også Bower som satte med en Bell 206. Bell stilte og med en full-skala modell av en ny 427, som var rigget som en VIP maskin. McDonnell Douglas kjemper en hard kamp for å

følge programmet med fremstilling av den nye MD600N. Dette skyldes at den andre prototypen falt ned og det er uklart om leveringsdatoen kan holdes. De stilte likevel med deres siste maskin, MD Explorer. Sikorsky jobber fortsatt med sin 20-seters S92 Helibuss, som mest sannsynlig ikke tar av før 1998. Av små sivile maskiner stilte Enstrom med: 280FX og 480, Robinson med R22 og R44. På den militære siden var det flere utstillere, her kan nevnes: EH101, WAH-64 Apache, Super Lynx, SH-2G Sea Sprite, MIL17MB, MI-8MT Hip, KA-50



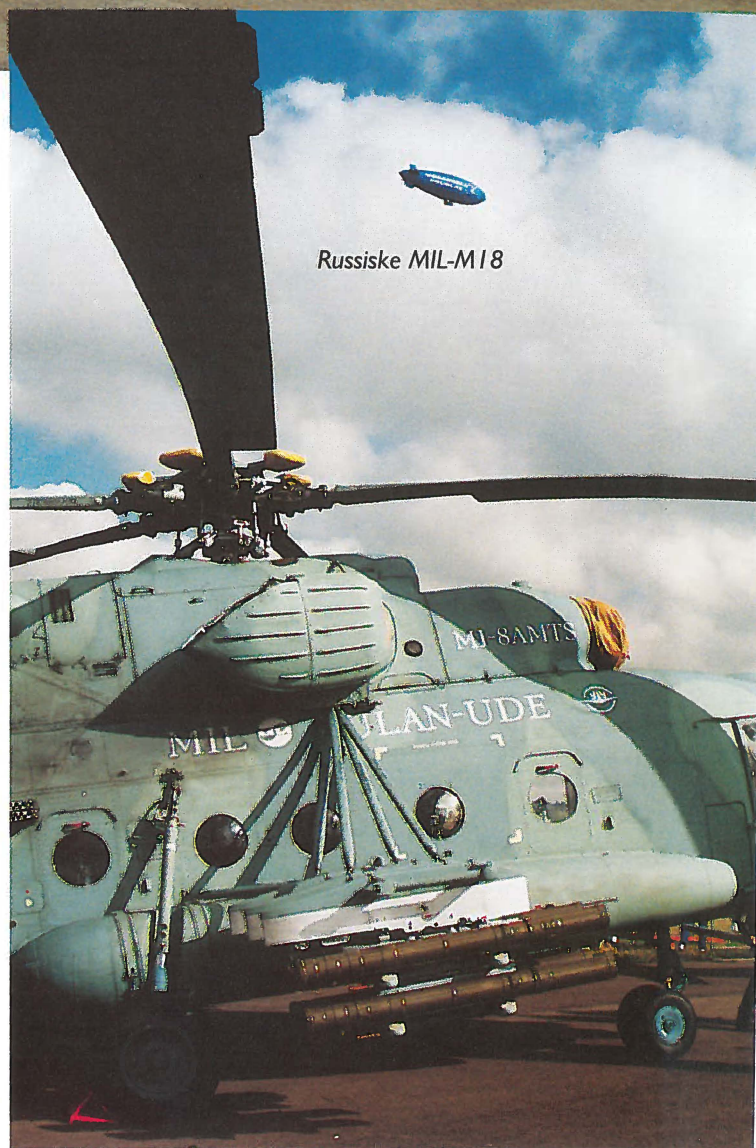
General Electric sin imponerende stand.

Hokum, Chinook CH47D, Black Hawk, Pave Hawk og AH-1W Super Cobra.

Lysere tider

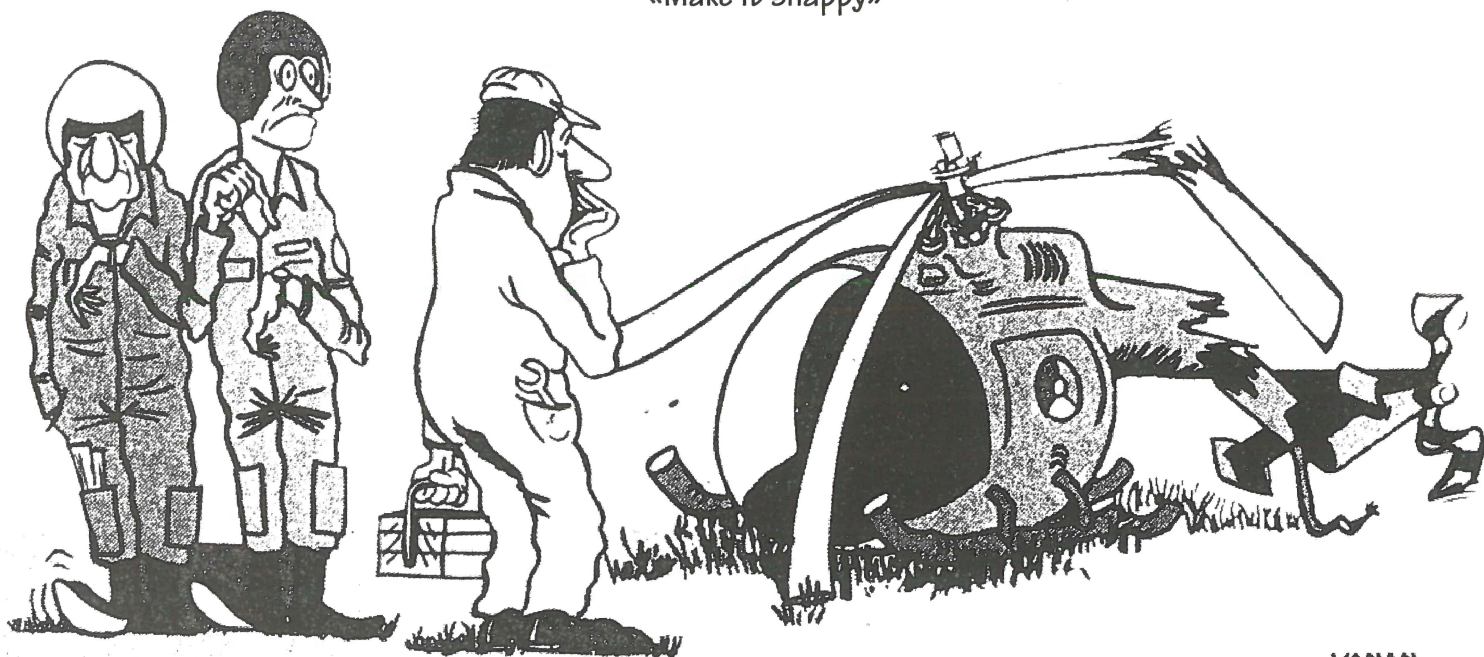
Det var 87 fly og helikoptre utstilt, 727 firmaer og organisasjoner hadde stand, kun 2 av disse var norske, Helikopter Service (stand no. F16) og Braathen SAFE (stand no. F15). Selv om det var mange utstillere var det få som kunne knyttes til helikopter industrien. De fleste helikopter produsentene ser for seg lysere tider fremover med begrunnelse i lite salg de siste årene, ventet oppgang i aktiviteter, og en fornyelse av den stadig eldre helikopter parken rundt i verden. For oss som er med i denne bransjen får vi håpe de har rett.

Etter mange timers vandring på utstillingsområdet, litt mat og veldig god drikke i godt vær kan jeg si til dere som ikke har vært på fly show av denne størrelse, men skulle ønske det: -det må bare oppleves.



Russiske MIL-M18

«Make it snappy»



VANAN
-DEL-

Betraktninger om kvalitet

(et forsøk på å starte en debatt)

TEKST : INGE ANTONSEN

Da brødrene Orville og Wilbur Wright gjennomførte sin historiske flytur var det en idé som ble materialisert. Tanken om en maskin som kunne fly hadde vært en drivkraft i teknisk idéutvikling gjennom århundrer. Fra skissene til Leonardo da Vinci frem til våre dagers moderne flyvemaskiner kan forskjellen virke uendelig, men fundamentet er fremdeles det samme. Idéen om en flyvende maskin.

I flytekniske miljøer eksisterer det en dypt grunnfestet bevissthet om denne flyvemaskin idéen. Legg merke til det, neste gang du snakker med noen fra et flyteknisk miljø, at de aldri snakker om fly, men om flyve-maskiner. De første flyve-maskiner var håndverk, og de fortsatte å være avhengige av en håndverksmessig kvalitetsvurdering som ble bygget inn i konstruksjonen, på bakgrunn av den opprinnelige idéen om en flyvende maskin.

Den samme idéen er fundamentet ikke bare i fremstilling, men også i flyteknisk vedlikehold. Det var en helhetlig oppfat-

ning av idéen som dannet forutsetningen for vedlikehold og feilretting, og var selve ryggraden i den faglige kulturen.

I en kvalitativ vurdering og problematisering kan det være riktig å se utvikling i et retrospektivt lys. Ta selve begrepet kvalitet. I en håndverksmessig flyteknisk tradisjon har det aldri vært noen konseptuell forvirring om begrepet, fordi det aldri har eksistert et pluralistisk kvalitetsbegrep. Kvalitet var ens-betydende med trygghet i konstruksjon og vedlikehold, vissheten om at kvalitet var kapital og arbeidskrevende var opplest og vedtatt. «Kvalitet koster penger». Godt håndverk og gode kontrollrutiner var garantien for at flyvemaskiner ikke falt ut av himmelen av tekniske årsaker, ...basta.

Et slikt entydig kvalitetsbegrep er lett å forholde seg til fordi det har en ensrettet betydning. Men som vi skal se har kvalitetsbegrepet blitt mangfoldig og flersidig og er ikke lenger så ensrettet sett fra mitt ståsted i en flyteknisk kultur.

Implementasjonen av begrepet og prinsippene i kvalitetsstyring ble synlige fra begynnelsen av 80 tallet. I en innledende fase var selve begrepet betydningsløst i den forstand at det ikke innebar noe nytt. Flyindustrien hadde jo alltid vært opptatt av kvalitetskontroll og kvalitetsstyring. Men langsomt ble det nye kvalitetsbegrepet definert og manifestert i fremmedartede lære-setninger som:

«Riktig kvalitet til riktig pris»

«I overenstemmelse med spesifikasjoner

«Maksimal tilfredstillelse av behov for bruker»

«Maksimal tilfredstillelse av bruker-behov, med minimale kostnader, ressursforbruk og miljøskader»

Også selve ordet kvalitet fikk kastet på seg «forklarende» adjektiver, forstav-

elser og endinger og ble «relativ kvalitet, riktig kvalitet, service-kvalitet, optimal kvalitet, teknologisk kvalitet, produsert kvalitet, planlagt kvalitet, utgående kvalitet, kvalitetsstyring, total kvalitetsstyring, kvalitets-sirkler, kvalitetskostnader, kvalitets-planlegging, kvalitetskreisløp etc...etc»Veldig oppklarende !

Det trengs en smule mot for å dykke ned i en slik babelsk forvirring for å hente ut en grunnidé, selve kvalitetsstyringen.

I en lærebok om kvalitet og kvalitetsstyring fant jeg en forklaring som filleristet mitt teknologiske hjerte.

I en avklaring om begrepet Optimal kvalitet kunne jeg lese følgende:»Det er ikke lønnsomt og heller ikke samfunnsmessig riktig å maksimere visse kvalitetskriterier (spesielt tekniske) som ikke verdsettes av kunden, fordi denne ikke anerkjenner dem som kjøpsfremmende... Om en bestemt egenskap ved produktet i virkeligheten kan betegnes som kvalitet eller ikke,avgjøres i siste instans av kunden.

Satt opp mot det flyfaglige blir dette «økonomiske» postulatet en illustrasjon på hvilken kulturkollisjon vi står ovenfor.

Modernismen eller det moderne samfunn var kjennetegnet av troen på industrien og industriarbeideren som tilførte råvarene merverdi i kraft av kunnskap og dyktighet i et gryende industrielt europa. Vekst og rikdom var sikret i et samfunn som sultet etter industriprodukter. Kvantitet var løsen-ordet for markedsandeler og ekspansjon. Troen på den industrielle lykksalighetens forbruk vokste helt inn i himmelen.

I vår senindustrielle postmoderne tidsalder står gammel euforisk lykksalighet for fall. Gammel hjørne-steinsindustri faller overende og i ruinene begraves foreldet tro på industriarbeiderkulturen. Gammel fag-kunnskap og stolthet imploderer i et

tomrom av verdiløshet. Industrikulturen har mistet sin samfunnsformende kraft og er erstattet av en informasjons og kommunikasjonskultur.

Som individer i en informasjons-avhengig organisasjon blir vi holdt fast i permanente mottagerposisjoner.

Informasjonens fremste mål er å kommunisere et budskap. Den gamle industrikulturen skal kommunisere seg ut av krisen med kommunikasjon på alle plan, vertikalt og horisontalt, eksternt og internt. En må fylle det gnagende verditomrommet med kommunikasjonens mer-verdi. I kvalitetsstyringen er budskapet årsaken til kulturkollisjonen, eller motstands-aspektet fra den gamle kulturen.

Det kvalitative som før var fagkunnskapens adelsmerke skal beskrives og omdannes til styrings-verktøy i bedriftsledernes hender. Den gamle kontrollfunksjonen kontrollerer ikke lenger kvaliteten på varen men kvaliteten på kvalitetskommunikasjonen. Et veritabelt kvalitets-kommunikasjonsskred flommer inn i organisasjonsstrukturen og fører til akutt og permanent ordforkalkning i alle kommunikasjonsledd. De stivner til og smuldrer bort for styrings-kommunikasjonen kveler seg selv i sin hermenautiske innpakning i kvalitets-begrepet. I stedet for informasjon blir det desinformasjon for mottagerne har ikke lenger en gyldig nøkkel til å dekode kvalitetsinformasjonen.

Det gjør ikke motstanden lettere når JAR 65 nå ser ut til å være låst i samme retning. De oppdelinger og kompetansekrav som blir lagt i kvalitetsstyringens hender vil svekke de faglige kravene til fagpersonen. Dårligere kompetanse gir svakere integritet men større plastisitet. Det gamle kvalitetsbegrepet som var en del av den faglige dannelsen vil ganske enkelt bli borte når kvalitet er optimali-

sert til et "passe og tilstrekkelig" begrep. Spørsmålet er om det er grunn til bekymring.

Om jeg var den eneste som bekymret meg var det ikke grunn til ettertanke. Men det er grunnlag for ettertenksomhet, og det er et tanke-kors når jeg hører den samme bekymringen fra flyteknikere i hele Europa. De er bekymret over kvaliteten på produktet de leverer, bekymret for det økte trykket fra økonomiske interesser som presser ned liggetider for vedlikehold. De er bekymret for sannhetsgehalten i produsentenes forsikringer om at flyvemaskiner kan overlates til seg selv i stadig lengre tidsrom. De er bekymret fordi de ikke tror at kunden vet hva som skal defineres som kvalitet i en kvalitetsstyringsideologi. De er bekymret fordi antallet aviser og størrelsen på porsjonen ikke passer inn i det dyptgripende kvalitets-begrepet som de bærer i seg. De er bekymret fordi de er bærere av en kultur som alltid har tatt hensyn til at det er mennes-



*«One of us is
apparently disoriented»*

kelig å feile, derfor ønsker de en kvalitetskontroll som fanger opp feil i flyve-maskinen. De er bekymret fordi de fremdeles har en faglig samvittighet som gir dem grunn til bekymring. De er bekymret fordi de er overlatt til seg selv å bekymre seg, for de har ennå ikke hørt en kvalitetsstyrer bekymre seg.

Utfordringen som ligger implisitt i den kulturelle kollisjonen som jeg har forsøkt å legge ut i et bredest mulig anslag, er å forene den faglige kvalitetsoppfatningen med den nye kvalitetspluralismen. Slik jeg ser det må gamle fagstandarder forsvares og integreres som et vesentlig moment i kvalitetsarbeidet. Dersom det ikke skjer er jeg redd for at flyfagmennesker mister sin integritet og faglige stolthet i den interne textualitetsbarriæren som kvalitetspluralismen innskriver det i. Sagt på en annen måte vil den kvalitetsstyrte ressursknappheten før eller siden gjøre seg gjeldende i den moralkodeks som er grunnlaget for fagmenneskets arbeide. Det er knapphet

på materiell, knapphet på mennesker og etterhvert knapphet på faglig kompetanse. (JAR 65) Den faglige stoltheten har dårlig grobunn i et miljø som utarmer faglig innhold og betydning. Når dette fundamentet svikter blir også motivasjonen borte.

Når flyverorganisasjonene som NFF og IFALPA bekymrer seg over nye arbeidstids-bestemmelser er det en verifikasjon av problemstillingen. Rovdrift på mennesker gir ikke økt kvalitet etter gamle normer, men i økonomisk funderte kvalitetspostulater er det sikkert mulig å gi det et kvalitetsstempel.

La meg avslutningsvis trekke en tråd mot "Keiserens nye klær" og "rasjonaliserings-spøkelset" som ble borte fra vokabularet da kvalitetsstyringen kom inn. Etter at den gamle rasjonaliseringsgud ble borte og rasjonalisering ble et skjellsord, har industrien funnet ISO 9000 og Norsk Forening for Kvalitet er dens profet. I et innlegg i trykksaken Kvalitet i Fokus kan en smilende Adm. dir. konkludere sitt innlegg med følgende utsagn om de laugsbrødre som ikke har forstått kvalitetssikringens budskap. «Et godt kvalitetssikringssystem er sannsynligvis et av de mest effektive rasjonaliseringstiltakene som finnes. «For å sementere påstanden kan det nevnes at Norsk Rasjonaliserings-forbund og Norsk Forening for Kvalitet har planlagt en sammenslåing fra våren 97.

Sic transit gloria mundi. . .



NORSK POOL FOR KOLLEKTIV

hjemforsikring

TEKST: TORE LUND

Som dere vet har vi i NHF et tilbud om Kollektiv Hjemforsikring til våre medlemmer. Dette skulle være en god og billig forsikring av den utslitte sofaen og annet inventar vi måtte ha i våre små koselige hjem. Men er det det?

For noen uker siden fikk jeg ett brev som fortalte meg at premien skulle gå opp. Og ikke bare skulle den gå opp den skulle også deles i forskjellige grupper med forskjellige premier etter hvor du bodde i dette landet. Dette måtte undersøkes. Jeg satte meg ned å lagde en liste over forsikringsselskapene som var tilsluttet Norsk Pool for Kollektiv Hjemforsikring. Her satte jeg opp de fire mest kjente: Ansvar, Gjensidige, Uni-Storebrand og Vesta, i tillegg kom Samvirke som ikke er med i denne poolen. Fem selskaper på et A4 ark med hvert sitt tlf.nummer, en kulepenn og et eksemplar av vår avtale med Norsk Pool for Kollektiv Hjemforsikring. Det var bare å begynne å ringe.

-God dag, det er Tore Lund fra Norsk Helikopteransattes Forbund som ringer jeg skulle gjerne ha pratet med en i deres selskap som har med Kollektiv Hjemforsikring å gjøre.

-Hæ...hva da? - Kollektiv Hjemforsikring. -Ja...jeg vet ikke men vent litt så skall jeg prøve. -Hallo! -God dag, det

er Tore Lund fra Norsk Helikopteransattes Forbund som ringer jeg skulle gjerne ha pratet med en i deres selskap som har med Kollektiv Hjemforsikring å gjøre. -Nei nå trur jeg du har kommet feil. Jeg skal sette deg over...

Etter å ha blitt satt over fra den ene personen til den andre en 5-6 ganger var de fleste spørsmålene besvart med stort sett like svar fra alle selskapene.

Svarene

Differensiering i pris ser det ut til at alle selskapene kommer til å innføre for både private kunder og kunder tilsluttet Norsk Pool. Dette for å la de som bor på de mest utsatte stedene betale den største delen av kaka. Avtalen vi har i dag er bra hva gjelder vilkår og pris. En tilsvarende avtale for deg som privat kunde ville kostet 3-4 ganger mer. Du bør tenke over om du virkelig trenger en slik avtale eller om du klarer deg med en mindre og dermed billigere avtale. Fordelen med avtalen i Norsk Pool er at du stort sett alltid er dekket ved skade eller tyveri og ikke kommer borti:å nei, det glemte jeg å oppgi. En annen fordel er det å ha en organisasjon med advokater som kan hjelpe i en eventuell forsikrings sak.

Konklusjon

Avtalen vår med Norsk Pool er god, men sjekk ditt eget behov i forhold til gjeldene vilkår i Norsk Pool og ring flere forsikringsselskap for priser.

INFO NORGE

TEKST: TORE LUND

- ✓ Første gang et helikopter ble demonstrert i Norge var 10. september 1948 under en flyuke arrangert av Norsk Aero Klubb. Maskinen som ble vist var leid fra Sverige, og var av typen Bell 47D.
- ✓ Det første helikopterselskap i Norge var Scancopter Service A/S, som ble etablert i april 1956 og senere omdøpt til Helikopter Service A/S. Selskapets første maskin var en Bell 47D med serienummer 13 (LN-ORA) innkjøpt fra Ostermann i Sverige for 210.000 kroner. Det første oppdraget for selskapet var i juni 1956 for Drammen Kommune. Ca. 11 tonn utstyr ble i løpet av 71 turer fraktet opp til Solbergdammen for å sikre byens vannforsyninger. Pilot var Kristian Hansteen Thon, som var selskapets først ansatte.
- ✓ Den første ruteflyging med helikopter her til lands, var en prøverute mellom Haugesund, Stavanger og Sola i juli 1958. En Bell 47J brukte 28 minutter på turen, og tok med seg 3 passasjerer som hver kunne ta med seg 5 kg. bagasje. Det var to av ganger om dagen hver vei.
- ✓ De to første flyvertinner i et norsk helikopter var Lise Ims og Lou Ann Lomeland. De var med den første turen i Helikopter Service sin Boeing Chinook i 1983.
- ✓ Første gang helikopter i Norge ble brukt til:
 - Avisreportasje var under Holmenkollstafetten 10. mai 1950.
 - En OL-reportasje var under vinter-OL i Oslo 1952.
 - Trafikkovervåking var 16. august 1956.
 - Fjellredningstjeneste var påsken 1957.
 - Grenseoppmerking var 19. juli 1957.
- ✓ Norges første heliport ble bygget på toppen av et kontorbygg i Oslo, der en Bell 47 foretok den første landingen 9. september 1957.
- ✓ Den første store unnsetningsaksjonen i Norge ble utført i mars 1954. Militære maskiner foretok en rekke turer med forsyninger til isolerte øyer og innefrosne skip fra Sørlandet og helt opp til indre Oslofjord.
- ✓ De første norske helikopterpiloter ble utdannet i Sverige. 9. April 1953 kom de til Norge med fire Bell 47 maskiner, innkjøpt av Luftforsvaret.
- ✓ Den første store helikopterulykke i Norge skjedde 9. Juli 1973 da en Sikorsky S61 gikk i sjøen 60 sjømil fra land. 4 av de 17 ombord, omkom.
- ✓ Første gang en maskin med varmekamera ble brukt i Norge var under den store skogbrannen i Heddal 1976. Det fintfølede kamera kunne avsløre ulmende glohauger under skogbunnen som ikke kunne sees med det blotte øyet. Dette var også første gang helikopter var med på selve slokkingsarbeidet.
- ✓ Det første operatør i verden som opererte under IFR (instrument flying rules) er Helikopter Service som fikk dette godkjent av Luftfartsdirektoratet i 1968. Helikopter Service var også det første selskap i verden som tok i bruk det såkalte HUMS-systemet (Health and Usage Monitoring). Dette ble installert i en Sikorsky S61 i november 1991.

VALG I NHF

21. til 23. februar skal det avholdes Representantskapsmøte i Norsk Helikopteransattes Forbund på Ernst Park Hotel, Kristiansand. I den forbindelse skal det velges nytt forbundsstyre.

Følgene styreverv er på valg:

- Leder for 2 år
- Sekretær for 2 år
- Styremedl. utdanning for 2 år
- Styremedl. lover/best. for 2 år
- 1. varamedlem for 1 år
- 2. varamedlem for 1 år
- 3. varamedlem for 1 år
- 4. varamedlem for 1 år

Valg komiteen består av:

- Odd Arne Hessen MF-LT
- Helge Anonsen TAF-HS
- Bente Kartevoll TAF-HS
- Vibeche Hansen TAF-LT
- Terje Hjortland MF-HS

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. Du kan selvsagt også melle din egen interesse til oss, men dette må gjøres før 21. Januar 1997.

Innkomne forslag må være skriftlig, inneholde fult navn, firma ansatt i, samt forslagsstillers underskrift. Dette sender du til foreningskontoret. Merk konvolutten "NHF valg 97". Det poengteres at forslagsstiller er ansvarlig for at kandidaten er villig til å ta valg.

Hilsen
Valgkomiteen

INTERNASJONALT ARBEID ER VIKTIG

TEKST: TERJE RADING

NHF er gjennom sitt medlemskap i AEI nært knyttet opp i internasjonalt arbeid relatert til luftfarten.

Som kjent gjennomgår luftfarten globalt store endringer. Fri konkurranse, allianser flyselskap imellom, opprettelse av lavkost vedlikeholdssentre, utarbeidelse av JAA forskrifter, revisjoner innen det amerikanske FAA og ICAO bare for å nevne noe. Og alt vil få innvirkning på oss alle som er ansatt innen flyindustrien.

Det er ikke så lett å måle resultatene av internasjonalt arbeid, og kanskje enda verre verdien av deltagelse på et internasjonalt møte. Det dreier seg ofte om mye papir og vedtak uten at det er mulig å påvise særlig store konkrete resultater. Likevel er det viktig at vi aldri gir slipp på det internasjonale arbeidet. Gjennom det får vi tilgang til all informasjon om hvilken vei utviklingen går innen luftfarten, og til og med være med på å forme den i kraft av høringsuttalelser innen utviklingen av JAA bestemmelser.

Skal vi være pådriver må vi være villige til å påta oss verv. Det vil medføre økte arbeidsoppgaver og ikke minst utgifter. Behovet er tilstede og bør så absolutt vurderes av forbundet.

ARBEIDSTAKERS ER

Media har i den senere tid omtalt erstatningssøksmål mot arbeidstakere som i sin tjeneste for sin arbeidsgiver har påført tredjemann skade eller tap. Særlig har oppmerksomheten vært rettet mot feil som har vært gjort av sykehusleger.

Innledningsvis må det påpekes at media ikke alltid klarer å skille mellom hvorvidt det er arbeidsgiver eller den enkelte arbeidstaker som er saksøkt. Det mest interessante spørsmål er her selvsagt i hvilken grad den enkelte arbeidstaker kan saksøkes direkte for feil han eller hun måtte gjøre under tjeneste for sin arbeidsgiver.

Disse spørsmål er i stor grad løst i skadeserstatningsloven av 1969, kap. 2 om arbeidsgivers ansvar for arbeidstaker.

Prinsipielt kan enhver person som uaktsomt eller forsettlig påfører annen mann tap eller skade, bli erstatningsansvarlig. Dette følger av

de ulovfestede regler om skyldansvar.

Når skade blir påført tredjemann av arbeidstaker i et ansettelsesforhold, kommer spesi-

elle regler til anvendelse. Hovedregelen er at arbeidsgiver blir erstatningsansvarlig for arbeidstakers skadeforvoldelse overfor tredjemann som skjer under arbeidstakers utøvelse av tje-

nesten. Dette innebærer at skadelidte kan holde seg direkte til arbeidsgiver selv om det ikke er noe å bebreide sistnevnte. Det avgjørende er at arbeidstaker uaktsomt eller forsettlig har forvoldt skaden.

Ovennevnte erstatningsansvar, det såkalte arbeidsgiveransvaret, vil avhjelpe skadelidtes behov i de aller fleste tilfeller og gjøre det lite nødvendig for sistnevnte å gå på arbeidstaker. Arbeidsgiver vil også regelmessig være den som er best i stand til å betale erstatning.

Etter skadeserstatningslovens § 2-3 nr. 1, kan arbeidsgiver i prinsippet



ERSTATNINGSANSVAR

kreve regress overfor arbeidstaker som har forvoldt skade. Regressadgangen er imidlertid begrenset og det skal tas hensyn til bl.a. skadevoldes økonomiske evne. Dette siste er en viktig beskyttelse mot ruinerende regresskrav mot arbeidstaker.

I prinsippet kan også skadelidte forholde seg direkte til arbeidstaker. Imidlertid kan også denne kreve sitt ansvar redusert under henvisning til de samme momenter som ville gi reduksjon i et eventuelt regresskrav fra arbeidsgiver. Dette vil si at arbeidstaker også i forhold til et direkte krav fra skadelidte, må kunne vise til sin økonomiske evne. I praksis vil dette være en lite egnet fremgangsmåte for skadelidte dersom man ikke har holdt seg til arbeidsgiver først. Skulle det imidlertid vise seg at arbeidsgiver er ute av stand til å betale erstatning, vil et krav mot arbeidstakeren direkte, kunne fremmes subsidiært. Er imidlertid skadelidtes krav av stort omfang, er det tvilsomt om vedkommende vil kunne oppnå full erstatning fra arbeidstaker.

Det må også her påpekes at arbeidstakeren da har en mulighet til å søke regress i forhold til arbeidsgiveren.

Som en sammenfatning av reglene om arbeidstakers erstatningsansvar overfor tredjemann i ansettelsesforhold, vil jeg konkludere med at den praktiske mulighet for å bli utsatt for det, er relativt liten. Jevnt over vil skadelidte være mest tjent med å holde seg til arbeidsgiver.

De virksomheter som er spesielt skadeutsatte eller hvor erstatningskrav kan bli spesielt høye, har ofte arbeidsgiver tegnet forsikringer som skal dekke et eventuelt ansvar, f.eks. når det gjelder havari med luftfartøy.

Jan Erling Nilsen



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