



# HELINytt

NR. 3-97  
Avtg. 8

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



## INNHold:

Lederen har ordet.....	3
Redaktør .....	4
Helikopter.....	5
Prosjekt Scala, del II .....	6
Fotokonkurranse.....	7
Tømmerhogging .....	8
Står vi stille .....	10
Flyshow på Kjevik.....	12

### FORSIDE:

Lufttransport sin base  
i Kviteseid



NHF's medlemsblad:

Ansvarlig redaktør:

Tore Lund

Redaksjon:

Rigmor Nevland,

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

### Styremedlem økonomi:

Einar Kverneland  
Austråttveien 45  
4300 Sandnes  
Tlf. 51 62 72 40

### 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:

Øyvind Østebø  
Kolheisvingen 35  
4033 Forus  
Tlf. 51 80 22 24

### Styremedlem info:

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

### Styremedlem utdanning:

Rigmor Nevland  
Austråttveien 57  
4300 Sandnes  
Tlf. 51 66 27 73

### Varamedlemmer:

Eirik Strandås  
Jill-Gunn Pedersen  
Terje Engevik  
Vibecke Hansen

## LEDEREN HAR ORDET

Vår og sommer er tradisjonelt en travel sesong, og det gjelder i særdeleshet dette året. Mange har merket økende arbeidsmengde på godt og vondt. For enkelte har arbeidspresset vært ekstremt. Med tanke på at det er en bransje som stiller store krav til egenkontroll og årvåkenhet i alle deler av virksomheten, føler jeg at det kan være på tide for bransjen å sette fokus på den menneskelige faktor. Bedriftene synes så langt å ha lukket øynene for kjente og godt dokumenterte metoder som baserer seg på det menneskelige aspekt i alt en foretar seg i sitt daglige arbeid fremfor det økonomiske aspekt.

Mange har i perioder følt hverdagen som særdeles belastende med stor arbeidsmengde og ikke minst tidspress. Det krever 100% konsentrasjon i utførelsen av arbeidsoppgavene. Nettopp det blir vanskelig når stressfaktoren blir høy over lengre tid. Mulighetene for feil vil øke, og det er eksempler på at uakseptable avvik har oppstått uten at det har fått større konsekvenser for flysikkerheten.

Midt oppi dette blir det vanskelig å svelge utsagnet som at utfordringer må man ha for å komme videre. Selvsagt liker noen og enhver av oss utfordringer, men med pålagte arbeidsoppgaver som ikke harmonerer med antall individer og klokketimer tilgjengelig, betrakter vi som uansvarlig utnyttelse fremfor en utfordring. Utfordringen ligger faktisk i å opprettholde ekteskap og familielivet etter at x antall overtidstimer og frihelger / dager er ofret.

For tiden så utføres det til stadighet arbeide i bransjen med utstrakt bruk av personell på planlagt overtid.

En kritisk gjennomgang av bransjens arbeids- og hviletidsbestemmelser ville utvilsomt avdekket flere alvorlige brudd på arbeidsmiljøloven.

Noen har sågar blitt pålagt arbeidsoppgaver i tillegg til sin egen arbeidsinstruks som har lagt utenfor ens kom-

petanseområde. Stadig mangel på deler, utstyr og hjelpemidler forsterker bare stressfaktoren, foruten at enkelte arbeidsgivere viser liten forståelse for situasjonen og til og med ignorerer skriftlige henvendelser om forholdet. I stedet fokuseres det på økonomi og hva konkurrentene foretar seg. Enkelte føler sin egen arbeidsplass usikker, flere planer er skissert, og det er mange baller i luften, men ingen vet hva resultatet og fremtiden blir.

Alt dette er elementer som kalles for mental tortur, noe bransjen burde vært foruten.

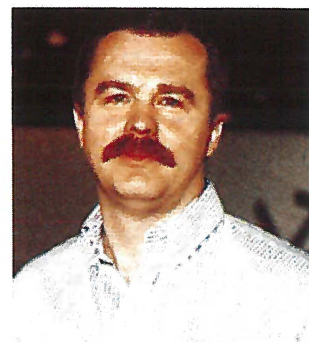
For tiden er det hos Helikopter Service leid inn et større antall fremmedarbeidere. Det har vært vanskelig å få tilgang til personell med ønsket kompetanse på tradisjonelt vis. Aktivitetsnivået i norsk luftfart er høyt og det er ingen som har overkapasitet personellmessig. En annen grunn kan være at selskapet har fått ry på seg som en usikker arbeidsplass etter flere nedbemanningsprosesser i løpet av få år. For mange av dem som måtte forlate bransjen må det føles som et hån mot at et så stort antall fremmedarbeidere i lang tid har blitt brukt og vil fortsatt bli brukt.

Bransjen sliter også med inntak av lærlinger som faktisk vegrer seg for å begynne i lære. Men det er i hovedsak Reform 94 som er skyld i. Lærlinglønnen er så lav (timelønn ca. kr. 30.-) at det ikke er attraktivt, i tillegg til at det ofte er usikkert med å få fast ansettelse etter endt utdanning. NHF advarte og protesterte overfor NHO bl. annet på lærlinglønnen da Reform 94 ble lansert og innført. Nå er problemene synlige og gjensstand for korreksjoner som bør komme raskt.

Rekruteringsproblematikken må nå tas på alvor.

Ha en fin høst.

Terje Rading



**Terje Rading**  
Leder

## REDAKTØREN



Tore Lund

Høsten er her og vinteren nærmer seg med raske skritt. Dette er en fin tid for lesing, i mitt tilfelle skrijving og da snakker jeg om skrijving på data selvfølgelig, til NHF-nytt. Selv om tiden og været de siste dagene har gitt meg mulighet til å sette meg ned å skrive har desverre ikke lysten vært der. Dette gjenspeiler seg i en slank utgave, håper dette forandrer seg til neste nummer.

Det har også denne gangen kommet inn stoff fra Inge Antonsen (han sender inn helt frivillig). Tusen takk Inge. Hva skulle jeg gjort uten deg? Fotokonkurransen som startet i siste blad går videre uten at det har kommet inn bilder så langt. Så her er det store sjanser for at nettopp DU kan vinne med ditt bilde (kanskje det eneste som kommer inn). Ellers er det jo mulig at gevinsten tilfaller lotteriet som det heter, og det har jeg ingenting imot.

Tore

## Medlemstall

4 nye medlemmer, en har byttet firma og en har meldt seg ut siden sist.

Helikopter Service.....	403
Lufttransport .....	68
Norsk Luftambulans.....	11
Helikopterteneste .....	4
Air Lift.....	2
Heli Team.....	1
Nor Aviation.....	1

## Postadresser

Vi fikk for en tid tilbake beskjed fra en av våre medlemmer at NHF-nytt ble sendt jorda rundt før han fikk det i posten hos seg. Det var kanskje ikke rar når hans hjemstedsadresse lyder «Teknisk avdeling, Sola» og han bor i utlandet. Dette fikk vi orden på, og han har ikke kommet med nye klager etter det. Skulle det være flere som har det samme problemet, eller et annet problem med forsendelsen av NHF-nytt kan dere bare skrive inn til redaksjonen. Vi fikser alt.

## Første sivile EH-101

Politiet i Tokyo vil bli den som mottar den første sivile utgaven av Westland og Augusta sin EH-101. Kontrakten har en verdi på ca. \$30 millioner.

## Bell Boeing BB 609

Canadian Helicopters har bestilt to BB 609 civil tiltrotors etter samtaler med Bell over en lengre periode. Helikopter Service har også inngått en opsjonsavtale om to slike maskiner etter at Helikopter Service inngikk en samarbeidsavtale med Bell om utvikling av en offshore-versjon av tiltrotor maskinen. Avtalen omfatter bl.a. planlegging, utvikling, teknisk rådgivning, konstruksjons-samarbeid, prøveflyging, trening og demonstrasjonsflyging.

## Ny kontrakter

Helikopter Service får stadig nye kontrakter både på flyging, trening og teknisk. Losflyging fra Bergen i en tre års periode verdi: 50 mill. Statoil og BP har forlenget sine kontrakter med ett år, verdi: 80-90 mill. Treningssenteret har fått en kontrakt på simulatortrening av 12 piloter fra China United Airlines. Oppdraget strekker seg over tre mnd. Og har en verdi på ca. 1 mill. Teknisk har Helikopter Service fått i oppdrag av den Finske Grensevakten å utføre store modifikasjoner på tre AS 332L Super puma. Motorverkstedet skal overhale T58 motorer til de S-61 som Shell operer i Brunei. Helikopter Service sitt datterselskap i Sverige, Heliflyg AB har fått tidenes største helikopterkontrakt i Sverige. Kontrakten omfatter luftambulans, kalking, fjellredningstjeneste og flyging for politiet. Den strekker seg over tre år og har en verdi på 100 mill. Norsk Helikopter har fått shuttle oppdrag for Hydro. Oppdrage er shuttling mellom Njord B og Draugen i en tre mnd. periode i forbindelse med ferdigstillingen av Njord.

## En million timer

28. august 1997 passerte Helikopter Service AS en million flytimer fra grunnleggelsen i 1956 og frem til i dag. Dette tilsvarer ett helikopter i luften døgnet rundt i 114 år.

Det er gøy å lese i gamle leksikon angående emner man kan litt om. Her kommer en gjengivelse av Aschehoug og Gyldendals -STORE NORSKE leksikon, 4. opplag, 1983.

# Helikopter

TEKST OG FOTO: TORE LUND

(av gr. helix, spiral, og pteron, vinge), vingeløst luftfartøy der løft skaffes ved en eller to horisontale roterende rotorer drevet av en eller flere vanlige motorer eller gassturbiner. Med en motor må vridningsmomentet nøytraliseres av en halerotør hvis da ikke hovedrotøren drives av reaksjonsmotorer montert ved rotortippene. Halerotøren benyttes ved styring. Ved å endre innfallsvinkelen på hovedrotør-bladene kan løftekraften varieres i styrke og retning, f.eks. dirigeres fremover, bakover eller til sidene. Dermed kan helikopteret stige rett opp, gå rett ned, stå stille i lufta eller bevege seg sideveis og for/baklengs. Disse manøvreringsegenskapene gjør det ypperlig egnet til rednings- og ambulansetjeneste, til frakt av mennesker og materiell til steder hvor det ikke finnes veier eller flyplasser (f.eks. anleggsområder i fjellterreng eller oljeplattformer til havs), til lete- /observasjonsoppdrag, til kjemikaliesprøyting innen landbruket, til hurtig befordring av passasjerer og last over korte avstander etc. Helikopteret brukes også til en lang rekke militære operasjoner, noe av det siste på området er de såkalte attack-helikoptere, utstyrt med så vel raketter som hurtigskytende kanoner.

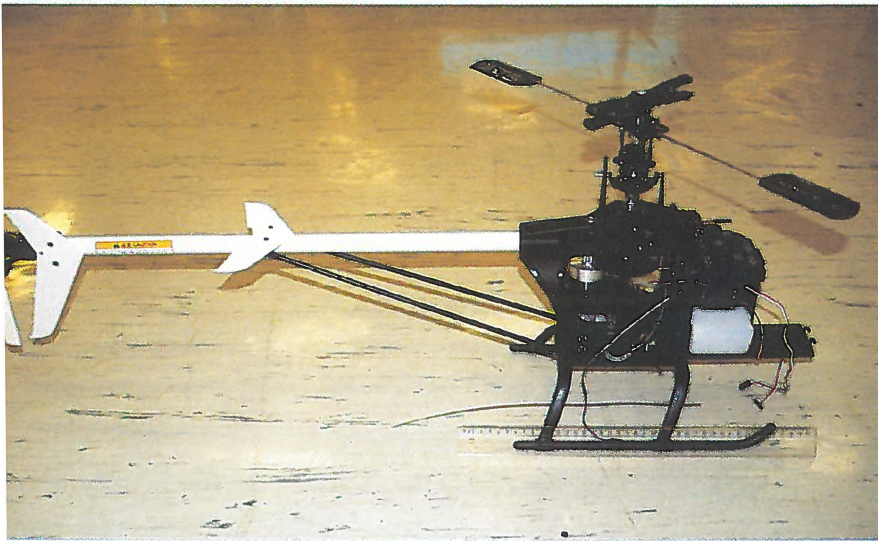
Selv om utkastet til helikopterlignende luftfartøyer ble gjort så vidt tidlig som 1483 (av Leonardo da Vinci), er helikopteret meget av en nykommer når det gjelder praktisk brukbare transportmidler. De franske brødrene Louis og Jacques Breguet fikk i 1907 et firerotors helikopter til å løfte seg 1,2 m fra bakken støttet av staker, og en annen franskmann, Paul Cornu, klarte senere samme år å holde seg 0,3 m over bakken i 20

sekunder uten noen form for fortøyning eller støtte. I Russland bygde Igor Sikorsky to ikke særlig brukbare helikoptere i 1909-10. Det første virkelige vellykte helikopter var tyskeren Heinrich Karl Johann Fockes torotors Focke-Wulf Fw 61, som var i lufta 26. juni 1936.

Fram til november 1978 hadde helikoptre fløyet så fort som 355,5 km/t (det amerikanske militærhelikopteret Sikorsky S-67 Blackhawk), så høyt som 12.422 m (det franske Aérospatiale Lama, 21. juni 1972) og medført 40.204 kg last til en høyde av 2.255 m (verdens største helikopter, det sovjetiske Mil Mi-12, 6. august 1969). Den 1. juni 1967 fullførte to helikoptre fra det amerikanske flyvåpen en flyging over Atlanterhavet (New York - Paris) non-stop. Helikopterne fulgte Lindberghs rute og ble etterfylt ni ganger av tankfly underveis.



# PROSJEKT SCALA



TEKST OG FOTO: TORE LUND

Etter 14 nye timer med montering er maskinen nå omtrent klar for start, innkjøring og trimming. Det har ikke vært deleproblemer under denne fasen av byggingen. Halebom med halerotor er montert, 5 servoer og motor som måtte få en liten runde med fila for å tilpasses free-wheel koplingen under montering.

Det har gått bra så langt, men nå begynner det som kanskje er det viktigste av alt. Nemlig trimming av servoer og rotor blader for å få maskinen til å oppføre seg slik man ønsker når spakene på kontrollen blir brukt. Er det bare en liten

Montering av motor.



## DEL II

Det blir stadig færre deler i esken som var tettpakket med løse deler da byggingen startet. Og blir det brukt deler fra esken, må de jo havne et sted. De blir montert i et system som gjør at de nå tar form som et lite helikopter. Faktisk en liten skulptur.

justerings feil kan det få fatale følger. Og det blir som regel dyrt, når et helikopter tar bakken på en måte som det ikke var tenkt å gjøre.

Gyro, batterier og hovedrotor bladene skal monteres og det må en liten dash med fuel til før vi kan starte opp. Etter prøvestart og innkjøring skal tilpassing og lakkering av skroget starte. Dette er fint pusle arbeid utover høsten. Høsten skal også brukes til å lese litt teori om RC helikopter flyging.

Det har til nå gått med 21 timer og noen kopper kaffe for å komme dit vi er i dag. Dette er mindre en det jeg forestilte meg den dagen vi pakket ut esken å fikk se de mengdene av ørsmå deler som vellet utover bordet.

Vi har heller ikke stresset, noe man har igjen for siden med en maskin som er riktig sammensatt og kan tåle de påkjenningene den blir utsatt for under flyging.

I neste nummer håper jeg at vi kan presentere det ferdige produktet i ny lakkert og trimmet stand. Og at det har kommet inn masse bilder til konkurransen så vi kan trekke ut en vinner og overrekke maskinen til en som fra den dagen får seg en ny hobby.

# FOTO- KONKURRANSE

Fin frem kamera og ta bilder,  
og bli med i årets fotokonkurranse.  
Konkurransen vil vare ut året med siste  
innleveringsdato 31.des.1997.

## REGLER

Bildene må sendes inn av et medlem i NHF.  
Bildene vil ikke bli returnert til innsender,  
og kan fritt brukes av NHF.  
Papirkopier i forskjellige størrelser godtas.  
Det skal ikke være notert navn på bildene.  
Bildene skal ha noe med helikopter å gjøre.  
(Ordentlig helikopter eller et leke-, modell-,  
eller lego helikopter. Bruk fantasien)  
Det kan sendes inn flere bilder.

## JURY

Det er ikke satt ned noen jury på dette  
tidspunkt. Dette vil bli gjort, og annonsert  
i NHF-nytt som kommer ut i desember.

## PREMIE

Vinneren vil bli eier av RC helikopteret  
som bygges i vårt «Prosjekt Scala» inklusive alt  
tilleggsutstyr. Verdi ca. 16.000,- Vinneren vil bli  
presentert i første NHF-nytt 1998.

### **Bildene sendes til vår kontor adresse:**

Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522  
4055 Stavanger Lufthavn

**Merk Konvolutten med «Fotokonkurranse»**



LAMA'en parkert på sagbruket.

# Tømmerhogging



Arbeidsbenk.

TEKST OG FOTO: TORE LUND

**I en karrig fjellbygd, 38 mil østover, 8 mil nordover og litt bortover finner vi et lite gårdstun med en LAMA parkert.**

Når terrenget er så ullent at høsting fra skogen er vanskelig og dyrt, om ikke umulig, kan en liten Lama utføre mirakler.

I Kviteseid, Telemark driver Lufttransport en liten bedrift, faktisk Kviteseid's største. Den sysselsetter ca. 15 personer i tømmerdrift. Huggerne legger trærne ned, en stropper tømmeret som hentes av Lama'en og flys ned fra de høye, bratte fjellskråningene til vannkanten av Telemarkskanalen der en person tar imot å ser til at flygeren legger tømmeret riktig. Her blir det så hentet og kjørt opp til sagbruket hvor det blir bearbeidet til laftetømmer og naturpanel av beste kvalitet.

Lufttransport går nå inn i sin 4. sesong i dette området og har i løpet av denne tiden tatt ut over 20.000 m<sup>3</sup> tømmer, uten å ha hatt en eneste ulykke. Driften er sesongarbeid og drives fra september, utover vinteren og frem til juni. Det flys bare på fine dager, og da med et imponerende tempo. 100 turer opp og ned i løpet av dagen med 1 times økter. Pausene blir brukt til re-fueling av maskin og pilot som virkelig får kjørt seg i den varme glasskuppelen på Lama'en. En tur opp for å hente tømmer og ned





Gårdstunet med landingsplass.

for levering tar ca. 2,5 minutter. I løpet av denne rundturen fraktes det ned ca. 1 tonn tømmer.

Fordelen med denne type drift i forhold til tradisjonell drift, er utseende på skogen når man er ferdig. For at vinsje eller maskindrift skal være lønnsomt må det drives snauhogst. Noe som ikke er et vakkert syn. I tillegg til snauhogsten må de også lage veier gjennom skogen for maskiner. Man kunne selvfølgelig slippe stokkene nedover fjellsiden for så å fiske de opp i vannkanten. Men da måtte det være fyrstikker eller sponplater som skulle produseres. Lufttransport kjøper tømmeret på rot av grunneier og tar ut 50%, og da selvfølgelig kun det beste virket. Dette gjør at fjellsidene har nesten ingen synlige spor etter hogging.

På gården som Lufttransport leier er det planert ut en landingsplass for det lille fransk bygde helikopteret (som er det eneste helikopter som løfter mer en sin egen vekt. Under ideelle forhold, 1135 kg). På denne utendørs plassen utføres alle ettersyn i alt slags vær. Her står også maskinen parkert når den ikke er i bruk. Det kunne kanskje være en idé å få satt opp en liten «rubber-hall».

Når det nå er klart for en ny sesong, ønsker vi lykke til med videre drift.



# Står vi stille?

TEKST: INGE ANTONSEN,  
LEDER AV TARIFFKOMITEEN I NHF  
FOTO: TORE LUND

## En utfordring til deg som er medlem i NHF !

Forandringer som kommer plutselig er gjerne voldsomme og derfor lett å forholde seg til som forandringer. Men vanligvis kommer forandringer på kattepoter, listende og umerkelig, fordi vi selv er en del av, eller tar del i forandringen. Det som kjennetegner slike forandringer er at de ikke opptre som forandringer før vi sammenfatter totaliteten av små trinnvise endringer, som vi til daglig oppfatter som naturlige fortsettelser av det vi er opptatt med. Slike forandringer er med andre ord forandringer midt opp i mer av samme.

Det problematiske med slike forandringer er at de endrer betingelsene for organisatoriske mekanismer og låsinger uten å gi tydelige signaler om endringene. Det vil si at organisasjoner lett kommer i utakt med sin sosiale virkelighet etterhvert som avstanden øker mellom det reaksjonsmønster som ligger nedfelt i de organisatoriske rammene og de realitetene som de er ment å virke i.

Den endringen som NHF står ovenfor er en slik forandring bestående av sammensatte forandringer.

Globalisering, informasjonssamfunn, det postmodernistiske samfunn osv, er vage men dype endringsprosesser. Total Quality Management, Just In Time, Business Process Reengineering, Downsizing, Outsourcing etc, er betegnelser på relativt omfattende og systematiske reformstrategier innrettet mot organiseringen av produksjonen.

Disse modellene utgjør en samling krevende organisatoriske forandringer som utvilsomt får mange konsekvenser.

Fra et arbeidstakerperspektiv er det

utvilsomt at elementene i reformene utgjør en ambivalent blanding av spennende utfordringer og utrygghet. Spennende og utfordrende fordi mulighetene for personlig utvikling blir større, utrygghet fordi de tradisjonelle yrkesmessige grensereguleringene blir mindre stabile. Begge endringene henger sammen med at kunnskap har blitt en dominerende kapitalform. Det er hvordan interne og eksterne kunder oppfatter kvaliteten på arbeidet som avgjør verdien av arbeidet og ikke lenger arbeidstidens lengde eller kostnader. Kvalitet er her et konkret og sammensatt sett av egenskaper som blir definert inn i produktet. Det dreier seg altså om mer enn pris, volum, leveringstid og matrielle egenskaper. Informasjon, service, organisering av vedlikehold og rett som det er folk. Produktsdefinisjonen er m.a.o utvidet til å omfatte både prosesser og relasjoner. Disse kvalitetsvurderingene vil i tillegg til en tydelig personlig og til tider subjektiv dimensjon, også forandre seg kontinuerlig i takt med behov fra bruker/kunde.. Det er derfor lett å se at omstilling og forandring er en konstant dimensjon i arbeidslivets daglige praksis. Satt på spissen vil en se konturene av et arbeidsliv der alle arbeidsforhold er prosjektbasert og der den enkelte arbeidstager blir sterkt eksponert for både muligheter og risiko. Det vil snarere være regelen enn unntaket at en i løpet av sitt yrkesaktive liv opplever perioder uten et arbeide å gå til. Dagens sosiale ordninger vil i så fall ikke være tilfredstillende for å sikre attraktivitet i arbeidsmarkedet. I et slikt klima vil trygghet i arbeidsforholdet klart henge sammen med personlig dyktighet og faglig fleksibilitet. Litt flåsete kan en si at en flytekniker med trafikkfygersertifikat og revisorexamen ligger godt an til et langvarig arbeidsforhold.

I et langt tidsperspektiv er det tydelig at det tradisjonelle «fiendebildet» har



Et travelt øyeblikk i Helicisa sin hangar i Madrid.

endret seg dramatisk. Motsetningsforholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstakersiden er utjevnet og på noen områder kan en si at det er felles interesser i forholdet. På andre områder vil det ikke lenger være den lokale arbeidsgiver som regulerer forholdet, fordi konsernforhold samt regionale og/eller andre vidtrekkende samarbeidsavtaler reduserer enkeltvirksomhetenes mulighet til selvstendige beslutninger og strategier. Utviklingen har også gått fra den eksisterende lovgivning på områder som regulerer arbeidsgiveransvaret (Ref NOU 1996:6 Arbeidstakeres stilling i konsernforhold m.v.)

I et slikt arbeidsklima er det etter min oppfatning kun kontinuerlig kompetanseutvikling som gir en rimelig garanti for at den enkelte ikke ivelges bort i underveis. Har en først falt ut av arbeidslivet vil en relativt hurtig være akterutseilt på kompetanse og erfaring. Dette fordi selve erfaringsgrunnlaget i form av arbeidsprosesser og metoder stadig forandres og utvikles.

Med dette i bakhodet er det mer enn betenkelig at de grunnleggende kompetansekrav i det som skal bli lovgivende for luftfarten (Ref . JAR 66, JAR 147) er et slags minste felles multiplum. Her blir det m.a.o. ingenting å hente, snarere tvert imot. Samtidig erfarer vi at gamle bedriftsinterne ordninger med «brush-up's» og «recurrence training», degraderes eller blir helt borte. Elektrikerstreiken i 1996 var et interessant feno-

men som hadde sitt utgangspunkt i kravet om bedre utdanning. Som gruppe sitter de midt oppe i en dramatisk teknologisk utvikling, der forandringene skjer så fort at de ikke har mulighet til å henge med uten at de får formaliserte former for oppdatering og kompetanseutvikling. Jeg tror andre grupper vil høste de samme erfaringene i årene som kommer.

Jeg håper dette har gitt deg litt å tygge på som medlem av NHF. Det jeg videre ønsker, er at du som et fornuftig og reflekterende menneske, setter deg ned og formulerer de tanker du har om hvilke prioriteringer og føringer som NHF skal tilstrebe å bygge inn i fremtidige tariffavtaler. Fremtidsrealitetene slik jeg ser det, er at interessefokus for arbeidstakerorganisasjoner etterhvert vil måtte dreie mot en modulær matrise tilpasset den enkeltes situasjon. Som strøtanker til en slik matrise vil jeg peke på nødvendigheten av å vektlegge arbeidets art med tanke på graden av prosjektorientert virksomhet. (Dess mer prosjektorientert dess større personlig risikoeksponering). Muligheter for kompetanseutvikling i arbeide evt, kompetanseoppbygging utenfor arbeide. (Fondsavsetninger til videreutdanning, evt arbeidsgiver «bestilling av kompetanse»??)

**ALLE BIDRAG  
ER DET VI VENTER PÅ**

# FLYSHOW

## -Kjevik



*Douglas DC-3 Dakota*

TEKST OG BILDER: TORE LUND

*12-13. juli ble det holdt  
flyshow på Kjevik Lufthavn  
utenfor Kristiansand*

De 6000 som besøkte Kjevik denne helgen fikk se fly av mange typer og årganger, det eldste fra 1909. De fleste flyene som var utstilt holdt også en liten flyoppvisning for publikum i det strålende været.

Jordan Aerobatic Team holdt en forrykende oppvisning med sine Extra 300 fly. Det som ble vist av disse pilotene var det mange som ikke trudde noen kunne gjøre med et fly. Mange holdt pusten da flyene til stadighet ramlet ukontrollert ned fra himmelen for så å bli rettet opp like før de tok bakken. En av flygerne fra dette teamet omkom under et flyshow i Belgia bare noen dager etter dette.

Harrier flyet som holdt en liten oppvisning, fikk luer, stoler, parasoller og andre ting til å fly bortover jordet da det stoppet og sto i hover rett foran publi-



Hawk og Ford GT40.



Harrier.

kum. Her var det om å gjøre å stikke fingrene langt inn i ørene, og bare la capsen fly sin vei.

Det var også mange fine biler utstilt for de som er interessert i det. Det ble holdt et billøp, noe som så ut til å fenge både gammel og ung.

James Bond var representert på Kjevik med sin stunt mann, som viste publikum åpningssenen på den neste Bond filmen. Dette kan alle få med seg på kino snart.

For de som kom til Kjevik for å se helikopter ble nok skuffelsen stor. Det var kun en maskin fra Norsk Luftambulans utstilt.

Tross mangelen på helikoptre var dette et bra show som været får ta en del av æren for.



Norsk Luftambulans.

**KUN 50 KRONER!**

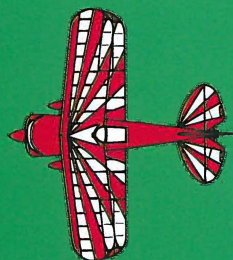


**TEKNISK HOBBY -  
MODELLBYGGING - RADIOSTYRINGEN  
EN SPENNENDE AKTIVITET. LA DEG FRISTE I VÅR NYE  
KATALOG - ET HELT OPPSLAGSVERK I HOBBY PÅ  
HELE 288 TETTPAKKEDE FARGESIDER.**

✓ Flight Simulator for PC ✓ Radiostyrte modellfly, trainere, skalamodeller, jettfly ✓ Helikoptere ✓ Harley-Davidson motorsykler ✓ Biler, off-road buggys, monster trucks ✓ Båter, speedbåter, skala og seilbåter ✓ Historiske skuter med Gjøa og Christian Radich ✓ Plastbyggesett ✓ Glowmotorer ✓ Elektromotorer ✓ Radiostyring ✓ Ladere ✓ Lim ✓ Lakk ✓ Hobbyverktøy ✓ Skala båtutstyr ✓ Balsatre byggematerialer

**DU FÅR DEN TILSENDT FOR KUN 50 KRONER - RETT I POSTKASSEN!**

Betalingsmåter: Send kr. 50,- i sjekk/saddel/frimerker. Du kan også overføre kr. 50,- til vår Postgirokonto nr 0806 3391000 eller Bankgiro 6263 05 19085 NB! Husk Mrk. «Hobbykatalog».



**NORWEGIAN**

**MODELLERS AS**

**POSTADRESSE: BOX 380 SENTRUM N-3101 TØNSBERG**

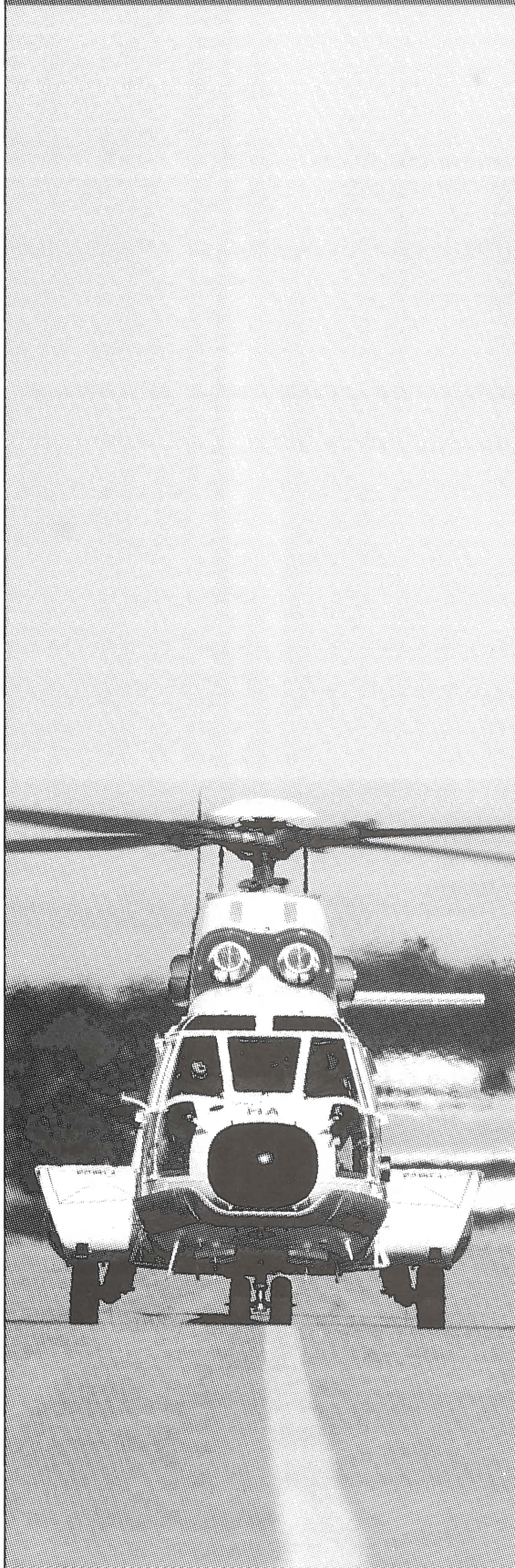
**ORDRETELEFON 333 16140 FAX 333 14573**

Butikk: Farmannsveien 48 - TØNSBERG

Butikk: Welhavens gate 14 - 0350 OSLO tel 22 56 42 35

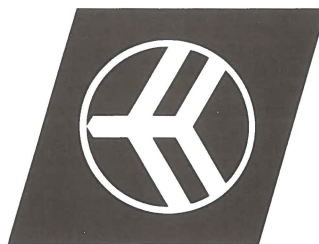
Åpningstider Mandag-Fredag 10-17 Torsdag 10-18 Lørdag 10-14

# ET FREMTIDSRETTET HELIKOPTERSELSKAP



Helicopter Services Group er verdens ledende kommersielle helikopteroperatør, med verdens største og mest moderne flåte av sivile, tomotors helikoptre. Konsernets velutstyrte offshore-helikoptre utfører i 1997 krevende transportoppgaver året rundt på norsk, britisk, dansk, australsk, thailandsk, filippinsk, indisk og kanadisk kontinentalsokkel.

Helikopter Service AS inngår i konsernet. Som fremtidsrettet helikopterselskap ønsker vi å tilby våre kunder og passasjerer den best og mest kostnadseffektive transporten. Derfor har vi satset på Super Puma Mk II. Det er det nyeste og mest avanserte helikopteret på markedet, med større lasteevne, høyere hastighet og lengre rekkevidde enn noe annet offshore-helikopter.



**HELIKOPTER SERVICE**

## **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