

NHF-nytt

NR. 3-98
Årg. 9



MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn
Telefon 51 65 39 24, Telefax 51 65 37 83
e.post nhf@hesgrp.com

STYRET I NHF

Leder

Terje Rading
Fredlundveien 10, 5032 Minde
tlf: 55283086
mobil 92033941
jobb 55983100

Nestleder

Arvid Olsen
Molnesrenna, 6040 Vigra
tlf: 70183370
jobb 70183500

Sekretær

Øyvind Østebø
Kolheisvingen 35, 4033 Forus
tlf: 51802224

Styremedlem utdanning

Rigmor Nevland
Austråttveien 57, 4300 Sandnes
tlf: 51662773

Styremedlem info

Bjørn E.H. Hansen
Gausdalsveien 43b, 9020 Tromsdalen
tlf: 77639997
jobb 77628250
e.post bhansen@lufttransport.no

Styremedlem økonomi

Pål Bentsen
Lundvågen 17, 4085 Hundvåg
tlf: 51548105
e-post: veholmen@online.no

Styremedlem lover og bestemmelser

Sigve Moi
Helletunet 1, 4052 Røyneberg
tlf: 51655270

1. varamedlem

Erik Strandås
Fregattveien 3, 3770 Kragerø
tlf: 35988557

2.varamedlem

Jill-Gunn Gryte
Erlingveien37, 4050 Sola
tlf: 51698674

3.varamedlem

Geir Soligard
Prost Refsumsveg 2, 2000 Lillestrøm

4.varamedlem

Marit Vollan
Skjelnan, 9022 Krokeldalen
tlf: 77633614
jobb 77608300
e-post: mvollan@lufttransport.no



Terje Rading med sine «tropper»

BRANSJEN IGJEN RAMMET AV TRAGEDIE

Det var med sjokk og dyp medfølelse vi mottok meldingen om at et helikopter tilhørende Lufttransport AS var havarert ved Meløy i Nordland 5. august. Takket være observasjoner av flere personer på bakken, foreligger det en hendelsesteori, men ulykken synes helt uforståelig og meningsløs.

Helikopteret var på vei fra Bodø til Glomfjord for lasteoppdrag da det ved Øra forandret kurs og høyde. Like etter traff helikopteret en taubanekabel og havariet var et faktum. Både pilot Magne Fjelnset og tekniker Dag Hjelmark omkom under hendelsen. Begge var svært erfarne med lang fartstid og høy kompetanse fra utallige oppdrag både innen- og utenlands.

Vi som har vårt virke innen luftfart arbeider systematisk og målrettet for at ulykker ikke skal skje. Når det likevel skjer alvorlige uhell, gjør det et sterkt inntrykk på oss alle. Bransjen er forholdsvis liten, og det rammer hardt når to kollegaer og venner brått og brutalt blir revet bort. Det setter sine spor og vil prege oss alle i lang tid.

Havarikommisjonen og Politiet startet arbeidet umiddelbart med å kartlegge årsaken til ulykken. Det er konstatert at helikopteret har kuttet en taubanekabel i området. Undersøkelsen pågår for fullt og det vil ta tid før arbeidet er sluttført. Spørsmålene er mange som vil bestå ubesvarte. Vi registrerer imidlertid at det fra Havarikommisjonens side ikke har vært spekulert gjennom pressen på mulige ulykkesårsaker.

Forklaringen på det kan være at havariet sannsynligvis er relatert til sammenstøtet med taubanekabelen, og at det dermed finnes en mulig påviselig årsak. Men det kan også skyldes at pressen ikke har vært særlig pågående denne gang fordi ulykken ikke har hatt samme interesse som andre luftfartsulykker. Hvordan Havarikommisjonen håndterer informasjonen videre på, gjenstår å se. Det er imidlertid ingen grunn til å være beroliget.

En hver operasjon med et luftfartøy har en grad av risiko. Det er noe alle i bransjen innerst inne har et forhold til og dermed

også til flysikkerhet. En ulykke er ikke noe som bare skjer. Den forårsakes ved at det unnlates å handle eller at det handles ukorrekt.

Tradisjonelt har luftfarten vært preget av en sikkerhetsfilosofi basert på målbevisst utvikling av forskrifter, prosedyrer, vedlikeholdsrutiner, systemer og holdninger. Sluttproduktet skal gjenspeile tillit. Til syvende og sist dreier det seg om det enkelte menneske som det avgjørende element. Da nytter det ikke med metervis av håndbøker og prosedyremanualer hvis ikke den enkelte er gitt forutsetninger i å forstå og bruke dem korrekt. Mennesket alene kan normalt ikke forårsake en ulykke uten videre. Det er de funksjonelle vilkår mennesket har blitt tildelt gjennom opplæring, erfaring og det arbeidsmiljø som er tilstede som er viktige faktorer i denne sammenheng.

Flysikkerhet dreier seg om å utvikle en bedriftskultur med motivasjon, holdninger og kvalitet. Det hele er en prosess som må pleies og utvikles. Her ligger utfordringer. Flysikkerhet er et ledelsesansvar der holdninger er vesentlige. I disse kostnadsbevisste tider endrer gjerne beskrevne holdninger seg til en viss grad av omgørelser innenfor både egne og myndighetskrav. En kritisk gjennomgang av både operativ og teknisk trening ville avslørt varierende kvalitet og svært mangelfull oppdatering innen særlig teknisk område.

Opplæring og trening er vesentlige elementer innen flysikkerhet. Det er derfor med stor uro det registreres at nettopp dette er gjenstand for varierende investeringer. Nøkkelbegrepet er holdninger. All luftfart begynner på bakken, og det er her det er rom for store forbedringer. Men økonomien overstyrer i mange tilfeller viktige elementer innen luftfarten.



Terje Rading



REDAKTØRENS HJØRNE!

STOPP PRESSEN!

Tenk å kunne ringe trykkeriet og gi dem denne ordren. Fredag 23. oktober var NHF-nytt klar for trykking, men på grunn av at en oppnådde enighet mellom FL og NHF så ble det viktig for styret i NHF å nå ut til medlemmene med de viktigste endringene i overenskomsten som ble forhandlet frem.

Etter at det ble tatt ut brudd mellom FL og NHF den 1. oktober så var partene innkalt til Riksmeklingsmannen 26. oktober og med påfølgende mulighet for arbeidsnedleggelse. Arbeidsgiversiden tok initiativ til et siste forsøk for å komme frem til enighet. Tonen under forhandlingsmøtet den 23. oktober var preget av alvor og full viten om konsekvensene rundt en eventuell konflikt.

Begge parter viste stor vilje til å imøtekomme hverandre i de krav som var fremsatt, men det vil alltid være enkeltsaker som er vanskelig å få gjennomslag for. Evnen til å vite når en ikke vil nå frem med enkeltkrav og frafalle disse i riktig øyeblikk kjennetegner en god forhandler. I denne forhandlingsrunden nådde ikke NHF frem med alle kravene som var fremsatt, men på bakgrunn av de kravene som ble innfridd så følte delegatene at det var riktig å inngå enighet om en revidert overenskomst. Hovedtrekkene i den endrede overenskomsten er et sentralt tillegg på 3 kroner pr. time - som er likt det som er LO, YS, AF og andre parter har fått, i lokale forhandlinger har enkelte arbeidstakergrupper oppnått meget gode lønnstillegg. Hovedavtalen som er inngått mellom NHO og YS er gjort

gjeldende for NHF. Alle nye og endrede tillegg skal etterbetales fra 1. april 1998. Offshoretillegget er økt til kr. 1126,-, sertifikattillegg er på 5,2%, testflyging betales med kr. 160,- pr. maskin pr. dag. Reglene for overtidsarbeid er endret til å innbefatte f.eks 100% etter nattskift og 150% på natt til helge/høytidsdag. Fagopplæringsplaner i bedriftene skal etableres. Det er innført minimumssatser for hjemmevakt på kr 2,50 om dagen (0600 - 2000) og kr. 5,00 om natten (2000 - 0600). For ubekvem arbeid utbetales minimum et tillegg på kr. 55,- pr. time om natten (2000 - 0700) og kr. 30,- pr. time i helgen (lørdag 0000 - søndag 2400). Ansatte har rett til permisjon for å følge sine barn på deres første dag i barnehagen og første gang når de begynner på skolen. Kvinner har rett til ammefri inntil 1 time om dagen og inntil barnet er født 1 år.

Partene ble også enige om permisjonsregler i forbindelse med utdanning. Dette var i hovedtrekk endringene i overenskomsten. I tillegg har partene i Helikopterservice ASA (HS) og Lufttransport AS blitt enige om å se på konsernansiennitet i bedriftene. Det skal også opprettes et konsernutvalg i HS (ref. Hovedavtalen). Arbeidsgrupper i HS og LT skal nedsettes for å se på pensjonsalderen for redningsmenn. Overenskomsten med bilag vil bli utferdiget av FL så raskt som mulig. Har medlemmene spørsmål om detaljer i avtalen så gå gjennom den lokal klubbløderer.



Særmøte hos NHO.

ENDRINGER I FOLKETRYGDEN OG REGLENE OM AFP

Jan E. Nilsen

Som kjent, var en av Bondevikregjeringens politiske fanesaker en økning av minstepensjonene med 1000 kroner pr. måned. Løftet er nå oppfylt ved at minstepensjonen for enslig pensjonister er øket med dette beløp fra 1.5. d.å.

Dette innebærer at den månedlige minstepensjon økes fra kr. 5.780 til kr. 6.780 eller fra kr. 69.360 pr. år til kr. 81.360. For ektefeller økes minstepensjonen fra 4.894 til 5.835 pr. mnd. Eller fra kr. 58.728 til kr. 70.020 pr. år.

Minstepensjonen, som for en enslig pensjonist består av grunnbeløpet (G) pluss et særtilllegg, er øket ved at både grunnbeløpet og særtillegget er øket. Av en total økning på kr. 1.000,- pr. måned, utgjør økningen i G, kr. 349 pr. måned, mens økningen i særtillegget utgjør kr. 761 pr. måned, tilsammen kr. 1.000.

Paradoksalt nok fører økningen i minstepensjonen til at vi får flere minstepensjonister. Personer som har opptjent en liten tilleggspensjon, som gjorde at de kom over den gamle grensen for minstepensjon, vil nå kunne falle under grensen for minstepensjonen og dermed bli minstepensjonister. For øvrig er det verd å bemerke seg at økningen i grunnbeløpet fra

kr. 42.500 til kr. 45.370, utgjør et generelt «lønnstillegg» for pensjonistene på 6,75% nominelt tillegg, noe som må karakteriseres som et meget godt oppgjør.

Økningen av grunnbeløpet vil få betydning for alle pensjonister. For yrkesaktive som vurderer å førtidspensjonere seg, er det verd å merke seg at dette også fører til en økning av AFP. Denne førtidspensjonen består av Folketrygdens alderspensjon beregnet ved 67 år pluss et garantitillegg på kr. 950 pr. måned (skattefritt). En økning i Folketrygdens ytelser vil da automatisk føre til en økning i AFP.

En arbeidstager med gjennomsnittsinntekt i løpet av sine 20 best inntektsår på ca. 225.000 1998-kroner, vil få ca. 10.000 pr. mnd i AFP, hvorav kr. 950 er skattefritt garantitillegg.

Fra 1.3. d.å. er det mulig å ta ut AFP fra fylte 62 år. Det er et krav at man står i tjeneste når man skal gå av og man må ha minst 10 års tjeneste etter fylte 50 år. Legg merke til at det for arbeidstagere i full stilling, er anledning til å gå ned til deltidsstilling og ta ut AFP. Man må enten gå ned til 80% eller 60% av full stilling. Reglene for utregning av samlet lønn/pensjon er meget gunstige og medfører for mange at samlet utbetaling

for arbeide 3 dager i uken er like stor som for full lønn.



Gammel men fullt brukbar.

HVA HAR NHO/NHF OPPNÅDD VEDRØRENDE JAR 66 OG 147?

Sigve Moi

Dette er et aktuelt spørsmål da disse JAR'ene trådte i kraft 1. juni i år. Resultatene er også et resultat av arbeidet som gjennomføres gjennom Aircraft Engineers International (AEI) samarbeidet.

En kort oversikt følger over de viktigste elementene i JAR 66 og 147 (+ JAR 145) som «vi» har fått gjennomført.

Vi har fått Continuation Training (Brush up) introdusert som begrep, og inkluderer som krav (i JAR 145).

Vi har fått aksept for et NDT-kompetansekrav (som skal bli inkludert i JAR 145).

Vi har argumentert for og fått introdusert JAR 147 (krav til godkjente opplæringsinstitusjoner / skoler).

Vi har klart å få gjennom vårt krav om at eksamen for «Basic Licence» skal skje i regi av de nasjonale luftfartsmyndighetene (NAA), eller i regi av godkjente JAR 147 opplæringsinstitusjoner / skoler. Ikke i regi av JAR 145 vedlikeholdsverksteder, som opprinnelig var meningen. Dette satt langt inne!

Dette var vår idè, og vi har også fått aksept fra JAA for opprettelse av en sentral databank med eksamensspørsmål for «Basic», som skal brukes felles for alle JAA land.

Etter initiativ fra AEI ble det enighet mellom flyselskapene (Association of European Airlines) og AEI om hvordan man skal sertifisere flyteknikere. Her er det viktig å merke seg at partene i utgangspunktet sto langt fra hverandre og hadde vært uenige i lang tid.

NAA's (Luftfartsverket i Norge) skal nå (fremdeles) utstede et permanent kvalifiseringsdokument etter fullført «Basic kurs», kalt «Maintenance Licence» (AML). Dette er en «Basic Licence», som senere kan bli utvidet med godkjenning på aktuelle flytyper etter fullførte typekurser. Utvidelsene blir også utstedt av NAA's. Dette er tilnærmet slik systemet er i dag (i Norge). Opprinnelig lå det an til kun å bli en selskapsautorisasjon; en «Company Authorisation»!

Vi synes at 18 års aldersgrense for å kunne utstede en Certificate of Release to Service (CRS) (= tidligere Airworthiness Release) er altfor lav, og har klart å heve denne til 21 år for alle kategorier som utsteder CRS.

JAA har gitt etter når det gjelder vårt krav om at personer som skal ha lederstillinger (supervisors) i tungt vedlikehold må ha godkjent opplæring til kategori B II nivå, inkludert flytypesertifikat på typen. Dette har sittet langt inne, og har krevd en stor innsats for AEI sin side.

Vi har også fått igjennom en maksimumsgrense for antall elev pr. instruktør / klasse.

Vi har videre fått utvidet antall undervisningstimer for «Basic» - fagene.

JAR 147 omfatter nå også godkjent type opplæring, noe som ikke var hensikten før AEI krevde dette.

Hvis man tar alle kommentar som AEI har fått gjennomslag for, eller delvis gjennomslag for, og sammenligner disse med de som ble avvist, eller delvis avvist, så får vi en prosentfordeling på 31,2 % suksess, mot 68,8 % ikke suksess.

INGEN GRUNN TIL BEKYMRING??

Inge Antonsen

Med referanse til to artikler i henholdsvis Aftenposten (februar) og Dagbladet (juli) har norske flyteknikere signalisert bekymring for utviklingen innen luftfarten og de konsekvenser dette har for flysikkerheten. Hver gang har bekymringene blitt avfeid med en arrogant skuldertrekning fra Luftfartsinspeksjonens side.

Sett på bakgrunn av de historiske habilitetsproblemene Luftfartsverket har stått ovenfor har det vært presserende å skille den kommersielle virksomheten fra tilsynsmyndigheten. Med referanse til verkets egne uttalelser,? Hele luftfartssystemet tjener på at Luftfartsinspeksjonen og Luftfartsverket skiller lag. Dette er kanskje den viktigste saken for inspeksjonen akkurat nå. Hensikten er å få et habilt tilsyn?. Nå er riktignok ikke endringen ment å være gjennomført før 1.januar 99, men mine forventninger til en tilsynsmyndighet upåvirket av kommersielle interesser har fått et skudd for baugen etter luftfartsinspeksjonen v/Kiedrowski's gjentatte avfeiinger. Når det er sagt bør Luftfartsinspeksjonen merke seg at det finnes en parallell konstellasjon i luftfartsforetakene der kommersielle og regulerende interesser til daglig blir satt opp mot hverandre. Det er min påstand, og jeg tør banne på, at de kommersielle kreftene er sterkere i et bedriftsinternt luftfartsforetak enn de noen gang har vært i Luftfartsverket.

Når flyteknikere er bekymret for flysikkerheten er det et sammensatt og bredt spekter av parametre som danner grunnlaget for frykten. Det primære fundamentet er vår håndfaste hverdag. Vi står midt i en jobbrealtitet som avspeiler bedriftenes krav til lønnsomhet og ser hvordan dette gir seg utslag i en bemanning som skjæres inn til beinet, (under-

bemanning er riktig bemanning). Vi erfarer at vår hverdag er en ubrutt «unntakstilstand», der det alltid foreligger «uforutsette» hendelser og situasjoner som krever ekstraordinær innsats fra en lojal arbeidsstokk. Om denne «unntakstilstanden» var satt innenfor en stringent vilkårsramme med et overordnet fokus på sikkerhet kunne det være å leve med, vi snakker tross alt om en yrkesgruppe med en faglig kodeks av kompetanse og integritet som er villige til å ta ansvar. Men, i motsetning til hva allmenheten forestiller seg er det ikke sikkerheten som har primærfokus i luftfartsforetakene, men kostnadskutt og kostnadsreducerende virkemidler. Når JAA gjennom JAR-66, JAR 145 og JAR OPS 1/3 senker kravet til kunnskap og kompetanse introduseres ikke bare en ny kategori lavkompetansarbeidere. De samme bestemmelsene definerer også vedlikeholdsoppgaver bort fra en teknisk og faglig sammenheng og gir adgang for nullkompetanse til å utføre oppgaver som har en klar teknisk relevans. At denne muligheten vil bli benyttet til det ekstreme av foretakene må anses som en naturlig lovmessighet, fordi styringsverktøyet alltid er fokusert på kostnadsvurderinger. Den samme kombinasjon av regelverk og styringsverktøy er årsak til at flyteknikere er bekymret for utviklingen og av egen kompetanse. Et regelverk uten reell substans gir åpning for definisjon av systemer for kompetanse-utvikling/vedlikehold som alltid styres mot null, fordi den økonomiske kostnadsfaktoren naturlig overstyrer argumenter som ikke så lett lar seg kvantifisere på plussiden i driftsregnskapet.

Så når Kiedrowski vifter med pekefingeren og sier at de tekniske sjefene står personlig ansvarlige ovenfor luftfartsverket, da bør han også huske på at de samme tekniske sjefene står personlig ansvarlige for kostnader i bedriftenes regnskap.

FLYSTEVNET P

To generasjoner helikoptere i 339 skvadronen.



Luftforsvaret, Bardufoss flystasjon og Norsk Aero Klubb arrangerte 28. juni et jubileumsstavn som ble bivånet av ca 7000 tilskuere. Flystevnet ble gjennomført i strålende vær og ble en suksess! Krisen i Kosovo gjorde at man mistet en del gode innslag, slik som, Apache og Harrier. Tekniske problemer gjorde at Mi 26 «Hind» uteble. SAS kunne dessverre ikke stille med sin DC-9 oppvisning. Kaptein Arne Pedersen sto på til det siste, men det gikk dessverre ikke denne gangen på grunn av de behov SAS hadde. Likevel fikk man nok å vise fram for alle tilskuerne. Flystevnet jubilerer på flere måter. Ole Reistad var Luftkommandosjef på Bardufoss fra 1945 til 1949, han ville ha fylt 100 år i år. Flystasjonen var 60 år og luftkommandoen ble flyttet fra Bardufoss til Bodø for 45 år siden. I dag huser flystasjonen fast 339 og 337 skvadronene, som er kjente helikopter-

Royal Navy WLCM.



Heliteam AS350.



skvadroner i dette langstrakte land. Bell 412SP erstattet Bell 205 i 1988 og Lynxen har gjort en lang tjeneste for den norske kystvakten. Dette helikopter-miljøet har befestet seg og er vel ansett i både luftforsvarskretser og i det sivile. Hver gang det er Nato-øvelser i nord så er Bardufoss en selvfølgelig deltaker og er vertskap for andre NATO-lands fly og helikopter skvadroner. Det er ikke få som har blitt kjent med denne «bortgjemte» flystripa i hjertet av Troms fylke. Flystevnet ble åpnet av Generalinspektøren for Luftforsvaret samtidig som Norges største flagg ble brakt inn av to fallskjermhoppere. Åpningstalen druknet i drønnet fra en norsk C130 Herkules som viste hvordan man benytter «flares» for å avlede varmesøkende missiler. Hvem trenger juletrebelysning etter et slikt skue! Dermed var oppvisningen i gang, i seks stive timer uten pause viste den ene luftakrobaten seg etter den andre. Noen benyttet seg av kraftig lyd fra etterbrennere mens andre putret grasiøst rundt med knappe 100 hestekrefter. Spennvidden var stor, en Bleriot 1911 replica i hendene på Pierre Hollander danset elegant rundt over hodene på oss, og i en slik «skrøpelig» farkost dristet Trygve Gran seg over Nordsjøen og skrev seg inn i norsk flyhistorie. Ytterpunktet var en Italiensk F104 som ikke sparte på kruttet mellom Mauken og Istindene. På helikoptersiden var selvfølgelig 337-skvadronen klar med sin Lynx for å vise hvordan et helikopter kan flys til det ekstreme. 339-skvadronen viste hvordan Bell 412 støtter infanteri og



Nederlandsk SAR B412SP.

Å BARDUFLOSS



Cougar redningshelikopter.



redningshelikopter, samt Bell 412SP.

kavalleri i et simulert angrep på flyplassen hvor fallskjermjegere rapellerte seg ned fra helikopter i «hover». Solen var så hissig at en var nødt til å søke skygge under vingen til en tysk MIG29 samtidig fikk en hvilt nakken etter oppvisninger fra hissige jagerflygere som prøvde å overgå hverandre i F16, Mirage F1C, Wiggan, AMX, F104, Vampire, L39 «Albatross» jettfly, og til disse eminente akrobatene Pierre Hollander i sine fly (Bleriot XI, Grumman Air Cat, replica av Spirit of St. Louis, Antonov 2 og Pitts Special) og Tor André FUSDahl i sin Extra 230.

RAF «Falcons» parachute display team kom direkte fra et fly-show i England og direkte til Bardufoss Deltarkerlisten i luftrommet var lang, men på statisk utstilling var det desto flere deltakere som bare var der for å vise frem disse eminente flygemaskinene. «Scandinavian Historic Flight» med P51 Mustang, Hawker Hunter, A26B Invader, T6 Texan og Vampire. Det Nederlandske flyvåpen kom med Cougar

Det flytekniske og flyoperative miljøet på Bardufoss stod for et virkelig flott arrangement som ble avsluttet med en elegant ballettdans fra 4 stillegående svenske SK60 jet-treningsfly til klassiske toner som bruste ut fra flystevnets høyttaler-anlegg.



SK 60 i tett formasjon



Kystvaktens Lynx opereres av 337 skvadronen.

PS! Bodø flystasjon skal arrangere «The Mother of all Air Shows» 5. juni 1999 (sjekk <http://www.nettinfo.no/fly/>). Dette blir et flystevne som skal markere at NATO har bevart freden i vår del av verden i 50 år. Det er forventet deltakelse fra de fleste medlemsland. Program vil bli lagt ut på nettet så snart som mulig. Norsk Luftfartsmuseum vil i tillegg til flystevnet åpne en stor utstilling om den Kalde Krigen, og det vil bli arrangert et Kald Krig Seminar.

MINNEORD

DAG HJELMARK

Det var med sjokk vi mottok meldingen om at Dag Hjemark var omkommet i helikopterulykken ved Meløy 5. August. Det er så ufattelig at Dag , vår kollega, kamerat og humørspreder kunne forlate oss så brått og brutalt.

Dag rakk å bli en veteran i norsk helikoptervirksomhet. Han startet sin karriere i luftforsvaret i 1973 og tjenestegjorde ved 720 skv på Rygge. I 1977 sluttet han i forsvaret og begynte i Helikopterservice AS , Her ble han raskt tilknyttet innlandsvirksomheten. Han fikk en meget variert og interessant tjeneste i HS., og senere i Lufttransport AS, med en utstrakt reisevirksomhet som han visste å sette pris på. Med oppdrag som spente fra Svalbard i nord til Australia i sør, fikk han oppleve mer enn de fleste av oss. Han hadde evnen til å se det beste i enhver situasjon og fikk derfor alltid noen positive erfaringer ut av selv håpløse forhold. Sine opplevelser delte han gjerne med oss andre gjennom uttallige gode historier som ennå lever i beste velgående og som vil bli husket og gjenfortalt i lange tider.

Dag var en respektert fagmann som ofte ble rådspurt. Hjelpsom og engasjert som han var, ble han derfor involvert i mange prosjekter hvor hans brede erfaring kom til nytte. Hans humor og sjarm gjorde at han var godt likt i sin omgangskrets og han preget vår hverdag på en måte som gir mange og gode minner hos alle som fikk gleden av å kjenne ham.

Dag satte også stor pris på sin fritid. Han var en stabil familiemann med et aktivt liv hvor havseileren «Dag-Drøm» spilte en sentral rolle. Med kone og barn, eller sin far som mannskap, ble det mange fine turer på sjøen. Våre tanker og dype medfølelse går først og fremst til familien som sitter igjen hjemme i Råde med et tomrom som ingen kan fylle.

Takk for at vi fikk kjenne deg , Dag.
Ditt minne vil leve lenge.

Arne M. Søreide



Magne til venstre og Dag nummer 3 fra venstre.

MAGNE FJELNSET

5. august fikk jeg beskjed om at en Bell 214 B-1, LN-OSP, var havarert og de to ombord, Magne Fjelnset og Dag Hjelmark var omkommet. Alt stod stille, det kunne ikke være sant! Dessverre var det riktig, de var borte for godt. Jeg traff Magne første gang høsten 1980 da vi to var elever på Den Norske Helikopterskolen på Torp flyplass og tok ut instruktørbevis på helikopter. En blid trønder møtte meg, og vi holdt sammen den tiden det tok å få beviset. Magne skulle være instruktør på skolen, jeg var begynt i Westwing. Året etter trengte Westwing flere flygere, og Magne begynte i selskapet. Vi var nå to flygere med samme fornavn, og vi ble kalt Magne 1 og 2, etter ansiennitet. Han ble derfor 2. Vi var sammen i Westwing til 1985, og bodde sammen på anlegg i Ulla-Førreområdet og rundt omkring i Norge hvor oppdragene måtte ta oss.

Hvoren vi var, det var alltid morsomt spesielt når Magne 2 var i området. Latteren var aldri langt unna, selv når han ble sint eller irritert gikk det ikke mange sekundene før han ikke greide å holde seg alvorlig lengre og latteren sprutet ut! Etterhvert som oppdragene økte på og erfaringen økte, sto nye utfordringer for tur. Det var å få greie på hva kunden skulle ha gjort og så finne ut hvordan i all verden dette skulle bli mulig å utføre. Det ordner seg alltid var kommentaren fra han, og jobben ble gjort til kundens tilfredsstillelse.

Det var dette vi levde av og for; å gjøre jobben slik kunden ville ha den gjort og når, så sant det var mulig. Dette ryktes blant oppdragsgiverne som dermed ga oss flere kontrakter. Som den meget omgjengelige og blide person Magne 2 var, ble han godt kjent med kundene som lærte å sette stor pris på han. Samarbeidet med mange av de varte helt til han nå omkom.

Våre veier skiltes arbeidsmessig en tid fra 1985 da jeg begynte i Mørefly i Ålesund. Westwing ble sammenslått med Helitourist til Heliwest, som igjen ble fusjonert med Luftrtransport i Tromsø. Mørefly og Luftrtransport ble også senere fusjonert, og sirkelen igjen sluttet for oss. I disse årene imellom treftes vi ofte rundt omkring i landet, og telefonen ble også flittig brukt.

Magne levde for to ting, familien og jobben. Solveig og barna betydde veldig mye for han, og det var ofte han hadde dårlig samvittighet fordi jobben tok så mye tid. Samtidig var de en stor støtte for han. Hytta på Vinjeøra var viktig for hele familien, og spesielt her hentet han nye krefter enten ved jakting eller kun å slappe av. Når de ville ha fri fra alt maset reiste de hit. Jeg har selv hatt gleden av å gjøre noen lowpass på terrassen hvor de satt og drakk kaffe (eller noe annet) mens vi var på veg til eller fra Trondheim på ambulanse. En rask samtale til Magnes mobiltelefon for å sjekke om han var på hytta ble ofte besvart med: Æ høre lyden a dæ, kom innom på kaffe da vel! Dessverre var det ikke ofte vi hadde tid til å lande, men det skjedde!

Jobben trivdes han som sagt veldig godt i. Han fløy i sin tid Lama, 350, Bell 205 og 214. Det var itsj no problem om han måtte fly den ene eller andre typen helikopter eller de forskjellige typer oppdrag, han likte alle. Avhengig av hva slags type jobb som skulle utføres var det bare å hoppe inn i maskina og cranke opp. Han kunne alt. Han sto bak utviklingen av den spesielle brannbøtta som kunne suge opp vann fra kun 30 cm dybde og hvor alt ble kontrollert fra cockpiten. Vi var i Bodø og skulle lære oss å fly prototypen før vi skulle dra til Spania noen få dager senere i 1993. Det er vel eneste gangen vi har sett Magne 2 skikkelig stresset da motoren bare kastet olje opp i luftfilteret slik at motoren stoppet hver gang vi hadde droppet vannet. Han skulle nemlig hjem til Solveig med siste fly. Det har æ bare låvt! Problemet ble løst ved å tilte motoren ca 20 grader, og dermed kom han seg så vidt med siste flyet!

Forts. s. 12

Brannslukking var kanskje Magne 2s største interesse. Han gjorde en imponerende jobb med å overbevise myndighetene både i Norge og i utlandet om hva brannslukking med spesielt Bell 214 og brannbøttas fortreffelighet i områder hvor det var kun småelver eller basseng som i Spania betød for å få frem mest mulig vann på minimum tid for å slukke skogbrannene snarest mulig. Han opparbeidet seg et stort navn innen brannslukking med helikopter i mange land, spesielt i Spania og Portugal. Han var med å starte opp alle basene vi var på der nede, noe som gjorde vår jobb og forholdet til de forskjellige oppdragsgiverne mye enklere.

De siste årene drev han også på med mye markedsføring og salg. På slutten jobbet han 50-50 med dette. Han skal ha mye av æren med å skaffe jobb i utlandet gjennom HSI for helikopterne. Mastemontering med Bell 214 i Malaysia fikk sitt gjennombrudd samtidig som verdensøkonomien begynte å vakle. Dette skjedde først i Østen, slik at det ble bråstopp for denne typen flyging for oss der, til Magnes store fortvilelse. Dette var en av grunnpilarene som skulle få Lufttransport på fote igjen.

Magne sparte seg ikke den siste tiden, det var flyging og salg hele tiden. Han hadde sine meninger om hva som måtte gjøres for at Innlandsavdelingen skulle overleve i en eller annen form. Dessverre fikk han ikke fullført sine planer før skjebnen innhentet han ved den forferdelige ulykka ved Kunna i Meløy kommune 5. august. Det heter seg at livet må gå videre uansett hva som skjer. Det er forferdelig tungt å tenke på at vi aldri skal treffes igjen. Tilbake sitter de gode minnene, og det går ikke en dag uten at jeg kan høre latteren til Magne 2 inni meg. Savnet er sårt!

På grunn av at han og jeg har vært ansatt i forskjellige selskaper før vi igjen kom sammen i Lufttransport, har vi alltid diskutert oss i mellom hvem som var Magne 1 og 2. Solveig var fullstendig klar over dette. For henne var han alltid nr. 1. Hun sa i begravelsen til meg at nå som han var borte kunne jeg få lov å kalle meg Magne 1. I himmelen ble han først av oss. Savnet er nok størst for henne, for hun mistet kjæresten sin, ikke bare en veldig god kamerat som oss andre.

Takk for tiden vi fikk sammen, Magne! Jeg lyser fred over ditt minne.

Hilsen Magne K. Bjørlo

HES - KONTRAKTER I AUSTRALIA

Helicopter Services Groups australske datterselskap Lloyd Helicopters sluttforhandler med myndighetene i Australia om fornyelse av redningstjenestekontrakten med luftforsvaret for 5 år fra 1. januar 1999. Forhandlingene ventes fullført i nær fremtid og innebærer oppgradering av fem Sikorsky S-76A+-

helikoptre til S-76A++. Lloyd har også inngått kontrakt for et Bell 412 redningshelikopter som blir stasjonert i Canberra i 5 år fra 1. oktober 1998. Den tredje kontrakten er en fornyelse av en kontrakt med oljeselskapet Santos. Kontrakten beskjeftiger to Bell 206 innlandshelikoptre i 3 år fra 1. oktober 1998. Den samlede verdien av disse kontraktene er ca. 300 mill. kr.

JAR'S - EN PANDORAS KRUKKE FOR FLYVEDLIKEHOLD ??

Inge Antonsen

JAR, forkortelsen for Joint Aviation Requirements, har ved en skjebnens ironi en engelskspråklig ordforklaring som langt på vei illustrerer hvilke følelser som knytter seg til bestemmelsene fra mitt ståsted. For ordens skyld Jar : to make a harsh discordant sound; to vibrate from an impact; to give an unpleasant shock; to grate (on); to be discordant or distasteful; to clash; to quarrel; to be inconsistent.(Webster's)

Jeg forutsetter at leserne har kunnskaper om JAA og Luftfartsverket samt forholdet mellom disse. For å sette relevante JAR'er i sammenheng følger en rask gjennomgang. Det er viktig å ha en klar forståelse av at den overordnede JAA vedlikeholdsfilosofien er å skille mellom kommersiell transport og alle andre operasjoner. JAR-OPS 1&3 M klargjør ansvarsforholdet mellom den som opererer luftfartøyet og den som vedlikeholder samme. For kommersiell flytransport må derfor følgende krav oppfylles: JAR-OPS 1&3 M operator maintenance management. (JAR-OPS 1 for fly, JAR-OPS 3 for helikopter), JAR-145 - maintenance organisations, JAR-66 - certifying staff for JAR-145, og JAR-147 - training of certifying staff. I tillegg er det foreslått for kommersiell transport at en oppfyller kravene i følgende For alle andre operasjoner er det foreslått at en oppfyller kravene i JAR-Maintenance bortsett fra de som er spesifikke for kommersiell transport.

JAR-Maintenance tillater bruk av JAR-145 organisasjoner eller JAR-66 Aircraft Maintenance License innehavere (non commercial), men forbeholder myndighetene retten til å godkjenne eller akseptere enhver eksisterende nasjonalt kvalifisert person. Myndighetene kan delegere godkjenning/aksept funksjoner (men ikke overordnet ansvar) til nasjonale organisasjoner.

Nå er det nok de færreste som har sett JAR-Maintenance. Den er på vei og etter

planen klar for en formell NPA (Notice of Proposed Amendments) runde pr 1.September 98. Om denne timeplanen holder vil den gjøres effektiv pr 1. November 99, med en implimenteringstid frem til 1. November 2002. Jeg skal derfor ikke dvele for lenge ved den, men fastslå at den på det nåværende tidspunkt ikke ser forferdelig ut. Det jeg derimot skal kommentere litt er JAR-66 Certifying Staff. De mest observante av leserne fikk kanskje med seg oppslaget i Aftenposten i februar, med overskriften «Frykter redusert vedlikehold av fly». Oppslaget ble til grunn et brev til Samferdselsministeren samt Luftfartsdirektøren som stilte spørsmål ved Post NPA versjoner av JAR 66 og Jar 147, Draft JAR-OPS NPA 11, Draft NPA 145-7 og Leaflet No 26 - JAR OPS 1&3. NPA.OPS 11/1 item 4 [AMC OPS 1&3 890(a)(1)], foreslår at etterfylling av olje og hydraulikk samt etterfylling av luft skal betraktes som pre-flight inspeksjon. Det kan utføres av vedlikeholdspersonell, flygere eller annet personell. Det er pr. definisjon ikke vedlikehold ? Annet personell kan derfor være hvem som helst som blir gitt en innføring i etterfylling av vesker og gasser og blir gitt en godkjenning. Luftfartsverket synes dette gir en bedring av sikkerheten !

Post NPA 66-2-2/2 og under AMC 66.20 (b), sub par.5, foreslår utvidelse av arbeidsoppgaver for kategori «A» personell sammenlignet med de oppgavene som er foreslått i NPA 66-0. Dette er begrunnet med at kompetanse for kategori «A»personell er mer en adekvat. Det som kjennetegner kategori «A» personell er overfladisk og sporadisk kunnskap. I NPA 145-7 2 og i AMC 145.30(e) blir det igjen foreslått en utvidelse av arbeidsoppgaver som kan utføres av kategori «A» personell. Her blir det begrunnet med behovet for rimelig fleksibilitet? Luftfartsverket deler ikke denne oppfatningen «fullt ut», som de skriver i sitt tilsvarende, og fortsetter de «har i JAA Maintenance Committee arbeidet for

en mer begrenset oppgaveliste». De røper forøvrig ikke hvilke oppgaver de har forsøkt å få bort fra listen. Oppgavelisten ser forøvrig slik ut: Utskifting av hjul og brems. Utskifting av nødutstyr. Utskifting av ovner og galley utstyr. Utskifting av interne og eksterne lys, filamenter og lysrør. Utskifting av vindusviskerblader. Utskifting av passasjer og kabinbesetning seter, setebelter og harnesser. Lukking av covlings og quick access inspeksjons luker. Utskifting av toalettssystem komponenter eksklusive gate ventiler. Reparasjon/Utskifting av innvendige dører og skilt. Reparasjon /Utskifting av overhead storage compartment dører og kabininteriør komponenter. Utskifting av static avledere. Utskifting av flyets hoved og hjelpeaggregat batterier. Utskifting av inflight entertainment komponenter eksklusive public address (for info til passasjerer). Utskifting av electronic/avionic komponenter som kan skiftes på tarmac. Utskifting av komponenter i motorens startersystem. Rutinemessig smøring og etterfylling av alle systemvæsker og gasser. Utskifting av enhver annen komponent som avtalt med en JAA full member Authority for en spesifisert flytype når det er klart at oppgaven er enkel og en funksjonssjekk kan utføres av flygerne. Med andre ord åpnes det for ubegrenset skifte av komponenter. Det er dessuten slik at alt vedlikehold inntil A sjekk kan utføres av kategori A personell. Dette betyr at daglig inspeksjon, 3 dagers inspeksjon etc kan utføres av kategori A personell. Det er min ringe oppfatning at slike inspeksjoner krever et element av fortolkning basert på bred systemkunnskap. Slik kunnskap er ikke implisitt i utdanningen av kategori A personell, og forutsetningen for å løse en slik oppgave er derfor ikke tilstede. Jeg krysser fingrene for at Luftfartsverket er av samme oppfatning.

Nå er det kanskje noen som ikke vet hva som ligger i begrepet «kategori A personell» og jeg gi en liten redegjørelse. For JAR 66 Aircraft Maintenance License (AML), må du tilfredsstill kravet til vedlikeholdserfaring. Minimum sivil praktisk vedlikeholdserfaring av nyere dato er 3 år

om du ikke har noe relevant bakgrunn. Kravet er 2 års erfaring av nyere dato i praktisk vedlikeholdserfaring på fly dersom du har fullført opplæring som blir betraktet som relevant av Luftfartsverket som fagarbeider i et ikke luftfartsrelatert teknisk yrke. Til sist trengs det 1 års erfaring av nyere dato i praktisk vedlikeholdserfaring på fly dersom du har fullført opplæring etter JAR-147 godkjent grunnleggende opplæring. Det er på sin plass å påpeke at det for kategori A ikke er snakk om en grunnleggende flymekanikerutdannelse som vi kjenner den, men en «light» versjon som ligner mer på en familisering med bransjen. Jeg begrunner dette i definisjonen som ligger i JAR-66 appendix 1 for kravet til kunnskap for kategori A personell. Av 238 kravspesifiserte pensummoduler for kategori A, B, er 79 ikke

definert som krav for kategori A personell. Av de 159 resterende moduler er 124 definert etter kravspesifikasjon 1, som er en familisering med de viktigste elementene i emnet. Luftfartsverket mener at dette gir en heving av standard og bedring av sikkerheten !

Det siste som ble kommentert i brevet til Dørum og Liavaag var Leaflet No 26 - JAR OPS 1&3 par 5.3 der sikkerhet er til salg. Dette handler om muligheten til å utsette vedlikehold på bakgrunn av et økonomisk parameter. I utgangspunktet er det slik at Luftfartsmyndighetene skal godkjenne hvert tilfelle av slik utsetting. Men det gis adgang til å inngå avtaler mellom luftfartsmyndighetene og en operatør slik at flyselskapet selv kan regulere bruken av avvikende vedlikehold på bakgrunn av økonomi. Spesifiseringen av det økonomiske parameteret «urimelig finansiell byrde» er i beste fall diffus og gir rikelige muligheter til fortolkning i et Europa med store økonomiske forskjeller. Det må være tillatt å spørre hva som er en rimelig finansiell byrde. Ikke minst vil dette bli et spørsmål etter et havari dersom myndighetene har gitt dispensasjon etter JAR OPS 1&3 par 5.3 eller operatøren har fått mulighet til å ta seg de samme rettigheter etter 7 i samme. Luftfartsverket

har ikke kommentert det vesentligste i forslaget. Hvilke størrelser er en «urimelig finansiell byrde», de har heller ikke kommentert muligheten for tidsbegrensede avtaler der forvaltningen blir overlatt operatøren, og myndighetene kun kommer inn i etterkant for å verifisere og eventuelt justere avtalen. Jeg gjentar, luftfartsverket mener at dette gir en heving av standard og bedring av sikkerheten !

Generalsekretær Klaus Koplin i JAA slår seg for brystet og sier at reglene, i JAA representerer de beste sikkerhetsreglene i verden ? (Mener han da de mest populære – ..jeg hadde helst sett at han kunne si de strengeste sikkerhetsreglene i verden..) Han påpeker også at mange følger JAA's krav, i sannhet en sannhet av forunderlig karakter. JAA området representerer først og fremst et marked der du må oppfylle

JAA's regelverk eller tilsvarende for å kunne operere. Om en vedlikeholdsorganisasjon i Sør-Korea skal kunne utføre vedlikehold for en JAR OPS operatør må de ha en JAR 145 godkjenning eller tilsvarende sikkerhetsstandard. Det bør ikke komme som en overraskelse på noen at arbeidet med JAR i hovedsak har vært harmonisering med FAA FAR's. JAA landene har i

utgangspunktet alle definert kravene til flymekanikere og teknikere i henhold til ICAO annex 1. Men denne definisjonen er så «rund» at en i realiteten har endt opp med 27 forskjellige krav. Når JAA skulle gripe fatt i denne materien var det hele tiden uttalt at en ønsket å legge lista høyt. I praksis har en senket lista så lavt at alle skulle kunne skrive over uten store anstrengelser. Det er selvsagt pengene som styrer denne prosessen, ved å definere kategori A personell unngår en å skolere personell til fagfolk. Det vi som fagfolk er bekymret for er det faktum at manglende kunnskaper, respekt og forståelse for luftfartøyer vil føre til at «blinde menn med høreapparat» blir ansvarlige for første linje vedlikehold. Vi er bekymret fordi en slik personellkategori ikke har kunnskapene og derved heller ikke en faglig integritet som trengs for å kunne sette luftfartøyet på bakken i kraft av de samme kunnskaper.

** Da Jupiter ville straffe menneskeslekten etter at Prometheus hadde stjålet ilden fra himmelen gav han Pandora en eske som inneholdt alle menneskets sykdommer. Da esken ble åpnet, spredte de seg over hele kloden. Bare håpet ble igjen i esken.*



Thrust – første «bil» gjennom lydmuren.

FLYSTEVNET PÅ

50 år med spektakulære flyutstillinger og oppvisninger!

Redaktøren foran RAH66 Commanche.



7. til 13. september var det duket for jubileum på sagnomsuste Farnborough. For første gang på over 10 år så var den britiske statsministeren Tony Blair tilstede for å offisielt åpne FI98. Nesten 1200 utstillere fra

september og 160.000 tilskuere til publikumsdagene 12. og 13. september. Utstillerne hadde til disposisjon 4 utstillingshaller som dekte mer enn 60.000 m². Det var en enorm dominans fra krigsindustrien, både fra flyprodusenter og våpenprodusenter, men slik vil det vel alltid være. The Society of British Aerospace Companies (SBAC) er den nasjonale handelsorganisasjonen for britisk flyindustri og representerer over 400 selskaper og de omsetter for mer enn £ 15 milliarder og sysselsetter direkte 121.000 personer. Et av hovedtemaene under FI98 var unge mennesker inn i flyindustrien og hvilke tiltak myndigheter og bedrifter må treffe

Lynx MK8.



31 land hadde funnet veien til dette enorme «fesjået» for luftfartsindustrien. \$ 23 milliarder var verdien på alle avtalene som ble inngått på Farnborough, hvorav \$ 12 milliarder bare hos Airbus som virkelig er blitt en konkurrent til Boeing som skiltet med «bare» \$ 6 milliarder. Totalt 169 luftfartøyer var oppstilt hvorav 25 var her for første gang. Det var vel 130.000 besøkende til markedsdelen fra 7. Til 11.



Kazan Ansat experimental.

FARNBOROUGH

for å rekruttere de unge slik at ikke miljøet blir «forgubbet». Dette var den siste flyutstillingen på Farnborough som ble avholdt i september. For å forsøke å unngå regntunge dager med fare for tåke/lavt skydekke har man besluttet at fremtidige utstillinger skal foregå i juli måned (det neste blir fra 24. juli til 31. juli år 2000 – så bare kryss av i almanakken med en gang). Fredag 11. september var den beste dagen for den som var ute etter å se halsbrekkende manøvre fra fly og helikopter som en ikke trodde var mulig, da var det lettskyet vær med sol og en temperatur godt over 20 grader - noe som viste seg utslag i køene utenfor alle ølteltene. En kuriositet var at Boeing C-17 Globemaster nettopp hadde fraktet Keiko – den kjente spekkhuggeren



C17 Globemaster.

fra filmene «Free Willy» til Island hvor han har fått sitt nye hjem. Dette nye transportflyet til US Airforce har noen formidable egenskaper og kan fullastet ta av og lande på mindre enn 500 meter. Bell Helicopter Textron samlet alle sine ressurser for at den første produksjonsutgaven av Bell 427 skulle bli klar, den første leveransen vil skje tidlig 1999. Fuji Heavy Industries vil komme med et radiostyrt ubemannet RPH2 helikopter som har en nyttelast på 100 kilo. Det rumenske Romtecnica har siden 1977 produsert 330L Puma på lisens og i samarbeid med israelerne så skal 24 helikoptre oppgraderes, i tillegg er det inngått en avtale om en delvis

lisensproduksjon av 96 Bell AH-1RO Dracula basert på AH-1 W Super Cobra. Bell vil gå inn og overta 70 % av aksjene i selskapet. På helikopterfronten så fant jeg følgende utstilt: Bell407 (4-blads JetRanger), Bell 430 (utviklet fra Bell 230), Bell 609(Tilt – mock-up), AH64D – Apache Longbow, Boeing CH-47D Chinook, Boeing/Sikorsky RAH-66 Commanche, Sikorsky SH-60B Seahawk ,



CH 47D Chinook.

Sikorsky UH-60L Black Hawk, Enstrom 280FS, Enstrom 480, GNK Westland Lynx Mk.8, GNK Westland EH101, Intora – Firebird, Kazan ANSAT (mock-up), Lockheed Merlin HM.1, Romtecnica IAR 330L Puma, Agusta 109E Power, Robinson R22 beta 2, Robinson RH44. Følgende fly deltok under flyoppvisningene: BAe Hawk, BAe Harrier, Tornado F3, BAe Nimrod, Saab Gripen, Eurofighter Typhoon, Airbus A330, Red Arrows, Boeing C-17, Dassault Falcon 2000, Dassault Rafale B01, Boeing F/A-18, Slingsby Firefly, Bombardier Dash 8 Q-300, Lockheed Martin C-130J, CMC



SH60B Sea Hawk og UH60L Black Hawk



Leopard, Embraer RJ-135, Embraer RJ-145, Lockheed Martin F-16, Saab 340, Grob 115D, PZL M28 Skytruck, Antonov An-74, Sukhoi Su-27, Concorde (fløy inn lørdag og ut søndag), Avro Avian, Avro Lancaster (overflyng søndag), Beagle Pup, DHC Chipmunk, DH Doves, DH Tiger Moth, DH Vampire, DH Venom, DH Meteor, Canberra B2 Scorpion, Firebird

Aerobatics, Hawker Hunter Mk6, Hawker

nær rullebanen, og var bemannet med brannmenn og lege for å kunne rykke raskt ut til en eventuell havarist. De ble heldigvis arbeidsledig. DM Aerospace introduserte Video flight data recorder som er under utvikling. Hvis et bilde kan fortelle mer enn tusen ord så hvorfor kan ikke flight data recorders (FDR) inkludere video fra interne og eksterne kameraer til hjelp for flyhavarikommisjonen. Heli-Asia – 98 vil foregå i Kuala Lumpur, Malaysia fra 27. til 29. oktober. Her er 150 rotor-wing selskaper meldt sin interesse, dette på tross av den økonomiske motgangen som preger Asia. Paris Air Show – Le Bourget vil gå av stabelen fra 13. til 20. juni 1999.



Hunter Mk7, Percival Provost, Su26, Supermarine Spitfire Mk TIX, Supermarine Spitfire Mk XIX. Under hele uken så var et AS330 Puma og et Bell 412 helikopter i beredskap hvis noe skulle inntreffe på eller



HES - KONTRAKTER

BP Norge UA har benyttet sin opsjon på å forlenge kontrakten med Helikopter Service AS for helikoptertransport på norsk sokkel med ett år, fra utgangen av 1998 til utgangen av 1999. Kontrakten gjelder flyging med helikoptre av typen Super Puma Mk 2 ut fra Stavanger.

Norsk Hydro har inngått kontrakt med Helikopter Service for flyging med ett Super Puma-helikopter ut fra Hammerfest i forbindelse med leteboring i inntil 70 dager fra ca. 1. august 1998. Helikopteret vil være utstyrt for å operere under isingsforhold.

Helikopter Service har inngått avtale om levering av treningstjenester til det tyske luftforsvaret over en periode på to år. Samlet kontraktsverdi er ca. 42 mill kr.

HES - KONTRAKTER I AUSTRALIA OG THAILAND

Helicopter Services Groups australske datterselskap Lloyd Helicopters har fornyet kontrakten med oljeselskapet

Total for operasjoner ut fra Thailand for 4 år. Oppdraget beskjeftiger to helikoptre av typen Sikorsky S-76A++ de første to årene og tre de to siste.

Lloyd har i tillegg forlenget kontrakten med oljeselskapet BHPP for operasjoner i Timor-sjøen ut fra det nordlige Australia med et Super Puma-helikopter for et halvt år. Samlet verdi av disse kontraktene er ca. 165 millioner kroner.

HES - KJØPER SELSKAP I SØR-AFRIKA

HES har inngått avtale om kjøp av de resterende 66% av aksjene i Court Helicopters Ltd., Sør-Afrika. Prisen for 100% av aksjene i Court er \$ 22.4 millioner. Kjøpet er gjort med regnskapsmessig virkning fra 1.7.98. Court blir nå et heleiet datterselskap av HSG. I tillegg til virksomheten i Sør-Afrika har Court offshore-operasjoner i Namibia og Angola, der det ventes sterk vekst i offshore-markedet de nærmeste år.



Terje leder særmøtet.

MEDLEMMER PR. 15. JUNI 1998

Totalt542	NLA22
MF-HS321	Helikoptertjeneste4
TAF-HS119	Heliteam1
LTTF38	Airlift6
TAF-LT16	Direktemedlemmer NHF	11

B-blad

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn



Kom trykt i mål

-bruk...

**TRYKKERIHUSET
Lundblad Grafisk AS**

Telefon 77 76 51 01 – Telefax 77 76 50 76

