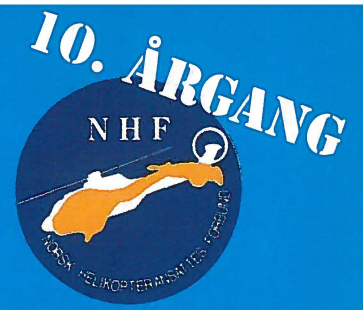


NHF-nytt

NR. 199
Årg. 10



MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



Ambulanshelikopteret i Tromsø trygt i stallen.

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn

Telefon 51 94 19 24, Telefax 51 94 19 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

Marit Vollan

Skjelnan, 9022 Krokeldalen

tlf: 77633614

jobb 77608324

e-post: mvollan@lufttransport.no

Styremedlem utdanning

Torill Asbjørnsen

Kjellsberg Allé 14, 4050 Sola

tlf: 51651741

jobb 51941922

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: 51941000

1. varamedlem

Martin Frøysvik

Svartmeisveien 15, 4328 Sandnes

tlf: 51621150

2.varamedlem

Jill-Gunn Gryte

Erlingveien37, 4050 Sola

tlf: 51698674

3.varamedlem

Geir Soligard

Prost Refsumsveg 2, 2005 Rælingen

tlf: 63833244

jobb 67927450

4.varamedlem

Hårde Vatsend

Lianveien 3b, 4735 Evje

tlf: 37930143

jobb 57718100

MENNESKET FREMDELES DET VIKTIGSTE

Helikopterbransjen er en svært konkurranseutsatt bransje, som etter flere år med kostnadskutt som førsteprioritet i sin kamp om markedsposisjon, nå må fokusere på helt andre forhold. Både kunder og oljeselskap har stor «makt» som de vet å benytte seg av, og som igjen har ført til «kriser» og store utfordringer for helikopteroperatørene i markedet. Dette har ført til at bedriftene har blitt svært oppfinnsomme i sine tiltak for å få budsjettene godkjent av de respektive styrever, og som til syvende og sist har fått konsekvenser for den enkelte ansatte. De store bedrifter sliter gjerne med organiseringen og tiltak som skal få fart på hele organisasjonen, mens de mindre lettere justerer organisasjonen og effektiviteten. Noen bruker sågar kostbare konsulenter til å utrede problemer og mulige tiltak i en konkurranse-situasjon. Dette har i mange tilfeller rammet medarbeiderne svært hardt, og blant mange virkemidler er både oppsigelser og omstillinger i større og mindre skala et velkjent fenomen.

Investeringer i bransjen har vært varierende, og har det vært investert, har dette først og fremst dreid seg om luftfartøy og utstyr. Opplæring og videreutdanning av medarbeiderne har blitt sett på som kostnader og har følgelig ikke vært prioritert på budsjettene. Dette må endres radikalt! Det er mennesket som er det sentrale i bedriftene. Det er medarbeiderne som har muligheter til å utvikle seg hvis forholdene ligger til rette for det, som kan motiveres og være villig til å ta ansvar, og hvis behov og ferdigheter stadig er i endring. Men dette krever menneskeorientert ledelse som er interessert i selvdisciplin, deltagelse og kommunikasjon. Motiverte medarbeidere bygger på tillit mellom ansatte og ledere, ærlighet fra ledere, rettferdighet fra ledere, og at alle har en reell påvirkning på sin arbeidssituasjon.

I en konkurranseutsatt bransje er kompetanse i toppklasse av vesentlig betydning. Det dreier seg om både opprettholdelse av eksisterende kompetanse og kompetanseheving. Det er derfor viktig at bedriftene utformer en strategisk utviklingsplan innenfor kompetanseheving som nøye følges opp og justeres. Her er både medarbeidere og ledere på alle plan like viktige. Luftfart er i høyeste grad kompetanserelatert, som med sin rivende utvikling i sannhet er tvunget til å basere seg på kompetanseheving. Det burde ikke være det

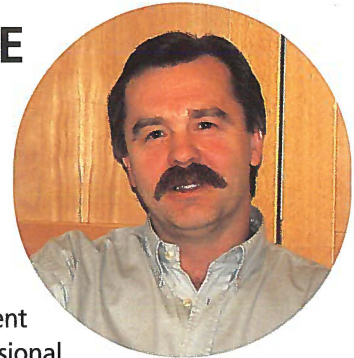
minste tvil om at det vil betale seg i det lange løp. De bedrifter som tar dette på alvor, vil være fremtidens vinnere i bransjen. Men hvor er strategien i styrene og organisasjonene?

Outsourcing har vært et kjent fenomen innenfor både internasjonal og nasjonal luftfart hvor spesielt vedlikehold og visse «bakkefunksjoner» har vært utsatt med svært varierende resultater. Nå er det helikopterbransjen som hiver seg på det toget. I Helikopter Service AS foreligger det planer om å outsource både frakt/spedisjon og stuerfunksjoner, og nye områder vil garantert dukke opp i nær fremtid. Tjenestene vil bli lagt ut på anbud, og argumentet er å konsentrere seg om hovedfunksjoner og kutte kostnader. Videre argumenteres det med at hovedkonkurrenten benytter seg av underleverandører for nevnte tjenester. Signalene er sterke. Bedriftskulturen synes å være i ferd med å svekkes. Lagånd og fellesskapsfølelsen danner vekk. Hva slags kultur vil vokse frem i slike bedrifter og hva slags indre styrke vil bedriftene ha i en konkurranseutsatt bransje fremtiden?

Det nylig avholdte representantskapsmøtet på Fidjeland var det siste ordinære før vi går inn i et nytt århundre og nytt årtusen. NHF er et «ungt» forbund som har hatt en jevn vekst, og har nådd en medlemsmasse på over 550 som representerer både hovedtyngden og bredden av bransjen. Det er all grunn til å være fornøyd med utviklingen, samtidig som vi er klar over at det stilles store forventninger og krav til forbundet. Den viktigste oppgaven er å ivareta felles interesser, samtidig som man må vise den nødvendige fokus og faglig innsikt overfor de respektive fagområder forbundet organiserer. Delegationene bidro aktivt med å utarbeide et nytt prinsipp og handlingsprogram, regulere driften og utarbeide rammebetingelser for kommende periode. Deler av forbundsstyret er nyalgt, undertegnede er gjenvalgt, og sammen med nye krefter utgjør styret en god sammensetning som vil stå overfor store utfordringer. Det vil kreve både innsatsfylt og målrettet arbeid for NHF og dets medlemmer.

Til slutt vil jeg takke avtroppende styre og varamedlemmer for deres innsats og konstruktivt samarbeid.

Terje Rading – Forbundsleder.





REDAKTØRENS HJØRNE!

Ja, så har Terje fremdeles godt grep om lederklubba i 2 nye år, og med hans erfaring og vilje, så har jeg tro på at NHF vil videreutvikle seg og få inn nye medlemmer fra andre helikopter-bedrifter. I det konkurransutsatte miljøet som helikopterbaransjen er, så får vi se at tapte kontrakter for HelikopterService nå resulterer i kutt på ca 100 ansatte, hovedsaklig på Sola. Bedriften betyr at naturlig avgang og førtidspensjonering er de virkemidlene som vil bli benyttet. Samtidig ble vi kjent med at Canadian Helicopters (CHC) kjøpte opp en anselig aksjepost i HSG fra Storebrand og andre aktører da aksjeprisene var på det

laveste. Snakk om røverkjøp. I dag er norske aksjonærer i mindretall i dette ærerike selskapet. Hva vil dette resultere i på sikt? Styreformannen i CHC sier at aksjekjøpet er en ren investering. Vi får bare håpe at vi ikke får oppleve en "Røkke-mania" i det norske helikoptermarkedet. De ressurser og den kompetansen som menneskene representerer er lett å ta for gitt, men vanskelig å bygge opp igjen.

Ha en trivelig vår

Bjørn



Redaktøren på besøk hos redningsmenn på RiTø

UTDRAG AV MEDDELELSE FRA LUFTFARTS- INSPEKSJONEN OM JAR 66/147

Generelt

JAR-66 Certifying Staff - Maintenance og JAR-147 Approved Maintenance Training/ Examinations er vedtatt av Joint Aviation Authorities (JAA).

Forskriftene ble publisert i april 1998 og trådte i kraft 1.juni 1998.

Inntil videre er JAR-66 og JAR-147 bare gjeldende for vedlikeholdsarbeider som utføres i en JAR-145 organisasjon, på luftfartøyer med startmasse mer enn 5700 kg.

Luftfartsverket tar sikte på å følge forskriftene fra oktober 1999, og av den grunn kommer JAR-66 og JAR-147 til delvis å erstatte BSL C 7. Etter en overgangsperiode fra oktober 1999 og fram til juni 2001, skal flyteknisk utdanning for attesterende personell i en JAR-145 organisasjon, gjennomføres etter JAR-66, og skolen skal være godkjent etter JAR-147.

JAR-66 inneholder kravene som dekker utstedelse, utvidelse og forlengelse av flytekniskersertifikat for attesterende personell (JAR-66 Aircraft Maintenance License, AML), med privilegier etc. som hører til de ulike kategoriene innenfor JAR-66 flyteknikersertifikatet. JAR-147 inneholder kravene som stilles de skoler som utdanner attesterende personell etter kravene i JAR-66.

JAR flyteknikersertifikat

Et JAR-66 flyteknikersertifikat vil kunne utstedes innenfor de følgende kategorier:

- Category A – Line Maintenance Mechanic
- Category B1 – Line Maintenance Technician Mechanical
- Category B2 – Line Maintenance Technician Avionics
- Category C – Base Maintenance Technician

Kategori A og kategori B1 inndeles i følgende underkategorier:

Aeroplane Turbine

Aeroplane Piston

Helicopter Turbine

Helicopter Piston

Etter gjennomført og bestått godkjent typekurs vil luftfartøytypen bli ført inn i JAR-66 flyteknikersertifikatet.

Det vil være mulig å utstede et JAR-66 flyteknikersertifikat selv om typeutdanning ikke er gjennomført. Dette forutsetter dog at teoretisk grunnutdanning er gjennomført og at kravet til vedlikeholdserfaring er imøtekommet, ref. JAR-66.

For en innehaver av Jar-66 flyteknikersertifikat som skal utføre vedlikeholdsarbeider i en JAR-145 organisasjon kreves det i tillegg til JAR-66 flyteknikersertifikat, en personlig autorisasjon utstedt av JAR-145 organisasjonen (JAR-145 Certification Authorisation). Dette betinger at vedkommende har samme luftfartøytype innført i sitt JAR-66 flyteknikersertifikat og JAR-145 Certification Authorisation.

JAR-147 skoler

Luftfartsverket vil utgi JAR-147 som en norsk BSL/JAR-147. Dette innebærer at JAR-147 gjøres til norsk forskrift. Det arbeides med å klargjøre BSL/JAR-147 for høring i løpet av 1998.

Kursplaner for grunnutdanning i en JAR-147 skole er under utarbeidelse i regi av Kirke-, Utdannings- og Forskningsdepartementet.

Detaljkravene for en luftfartøy typeutdanning etter JAR-66 i en JAR-147 skole er under utarbeidelse i JAA.

Bytte av ICAO flyteknikersertifikat mot JAR-66 flyteknikersertifikat I JAA pågår det for tiden en prosess hvor det enkelte medlemslands nasjonale sertifikatsystem skal vurderes i forhold til kravene i JAR-66.

Fortsetter s. 11

FLYFAGKONFERANSEN

10.FEBRUAR 1999

Sigve Moi

Årets flyfagkonferanse ble avholdt, 1.2.99 på SAS-Radisson Hotel, Gardermoen

Disse emner ble diskutert:

1. Krav til flyfagopplæring - er det mulig å samordne utdannings- og luftfartsmyndighetenes krav til opplæringen?
2. Bransjens krav og forventninger til den flyfaglige opplæringen.
3. Status fra fylkeskommunene: Hvor langt er fylket/skolen kommet i arbeidet med å tilpasse seg kraven i JAR-147?
4. Orientering om læremidler - lærebøker.

1. Innledning ble holdt av Svein Harstein, Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet. Han gikk inn på reform -94 og hva den gikk ut på. Blant annet at det bare var flyfagene som hadde 3 års skole og 2 år i bedrift (andre fag 2+2). Reform -94 skulle nå evalueres på bakgrunn av erfaring og en forskningsrapport som foreligger. Av konkrete utfordringer så han for seg:

- Læreplansproblematikken - JAR66/147
- Vurdering/prøveform - multiple choice innen JAR
- Adgangskontroll av opplæringsinstitusjoner
- Flyfagene med landslinjer, eies av de forskjellige fylkeskommunene, der de bestemmer. Dermed ingen automatisk rett til innsyn fra LV - KUD.
- Samordning av inntak på landslinjene.
- Tynne høringsresultater/mapper - tilbake fra bransjen, (opplæringsrådet for flyfagene).

NB! Her er blant annet NHF en høringsinstans for flyindustrien. I 1998 har vi ikke mottatt NOE til høring!! Fra LV orienterte J. Kiedrowski om introduksjon av JAR66/147 i Norge. Her vil det bli sendt ut en «høring» fra LV i løpet av februar i år, med svarfrist ultimo april dette år. LV tar sikte på at JAR-66/147 gjøres gyldig i Norge 1.oktober 1999. Videre supplerte Dag Silhøset (LV) om

behovet av JAR-147 og flytekniske sertifikater i Norge. Blant annet at 15.november 1998 var en låst dato angående godkjenning av «gammel» basic for fagarbeidere. Ny ordning forankret i JAR systemet trådte i kraft 1.juni 1998. Dette medførte blant annet at lærlinger etter godkjent fagprøve på reform-94 kom svært dårlig ut. Lærlinger som søkte LV om godkjenning av «skole-teori» fra videregående skole fikk:
Før reform-94: 10 fag godkjent (3 gjenstår)
Etter reform-94: 3 fag godkjent (12 gjenstår)

2. Bransjens krav ble skissert av Egil Ege-land, teknisk opplæringsleder i Braathens.

Bransjen ønsker seg selvfølgelig fagarbeidere der alle fag kunne godkjennes som basic innen JAR-systemet. Dette vil gi lavere kostnader for industrien da alle kan fortsette med en «typerating» inne JAR-systemet. Per i dag har utvikling gått tilbake på grunn av reform-94 og fagarbeidere får bare 3 fag godkjent. Også Luftforsvaret (Kjevik) stilte seg noe uforstående til det som var skjedd på grunn av reform-94. Etter en debatt fram og tilbake der blant annet skolene unnskyldte seg med hva som var mulig og ikke mulig kom man fram til en konklusjon. Synnøve Aga fra Flyselskapenes Landsforening innkaller 1 person fra alle parter til et møte på Kjevik. Det vil si - Flyselskapene, Luftforsvaret, LV, KUD, Opplæringsrådet for flyfagene, Samferdselsdepartementet, Fylkeskommunene og skolene.

3. Orientering om status fra fylkeskommunene (4) som har landslinjer for flyfagene, var sprikende både når det gjaldt status om «nå» - situasjon og om tilpasning til JAR-147 krav.

Dette gjaldt: -Samordning av inntak.

-Skolebøker.

-Læremateriell/lab. øvelser.

-Lærer situasjonen.

Fortsetter s. 11

REPRESENTANTSKAPSMØTET -1999

NHF avholdt sitt årlige rep.møte på Sirdal Høyfjellshotell i Fidjeland den 13.februar. Styret, 20 delegater fra 4 forskjellige helikopterselskaper møttes 12.februar på Sola lufthavn, og hadde en opplevelsesrik busstur gjennom et dramatisk landskap i Hunnedalen. Denne veien som er beryktet for å være vinterstengt gav oss en smak på hvilket kontrastrikt land vi bor i. Utenom styret og delegatene så var revisor Svein Roaldsø og advokat Jan E. Nilsen invitert som observatører. Etter ankomst på fredagen ble delegatene, delt inn i 4 grupper for å gå gjennom vårt prinsipp- og handlingsprogram, for å se om vi er på rett vei og om nye momenter må taes inn i programmet.

Dette var en vanskelig jobb for delegatene, som ikke rakk å komme med et samlet forslag til lørdagens rep.møte. Fredagskvelden ble benyttet til sosialt samkvem. Der ble det holdt mange uformelle samtaler delegatene i mellom om valg og strategi, og hvor vi vil at NHF skal stå i fremtiden. Alle var enige om at Forbundet har vekstpotensiale utover de bedriftene vi organiserer i dag.



Einar Mikkelsen dirigerte rep.møtet med stor autoritet.

Representantskapsmøtet ble offisielt åpnet av leder Terje Rading, som foreslo Einar Mikkelsen (LTF) til dirigent, etter navneopprop og godkjenning av innkalling. Marit Vollan (TAF-LT) tok på seg jobben med å referere fra møtet. Gjennomgang av årsberetning og økonomi gikk greit med kommentarer til et merforbruk i regnskapet i forhold til vedtatt budsjett for 1998. Forklaringen om at fjorårets revisjon og forhandlinger om overenskomsten med FL hadde alt for mange delegater, og det ble alt for mange forhandlingsavbrudd, samt at 2 styremedlemmer reiser fra Tromsø til Stavanger til hvert styremøte, ga forbundet større utgifter enn forutsett. Erfaringen fra forhandlingene vil vi ta med oss ved neste korsvei.

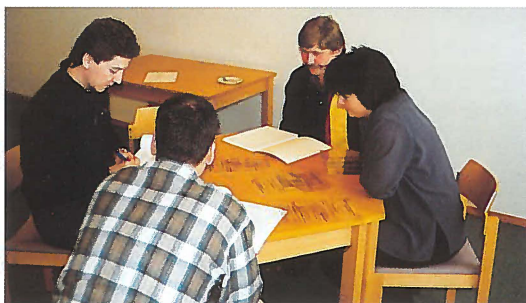


Marit Vollan i dyp konsentrasjon for å få med seg alt som ble sagt og vedtatt under rep.møtet.

Et radikalt forslag fra styret om å flytte behandlingen av budsjett-99 til etter valg, ble begrunnet med at vedtak til innkomne forslag og valg vil kunne få innvirkning på forbundets økonomi. Dette sa delegatene seg enige i. Dernest kom vi til fastsetting av forbundskontingenten. Styrets forslag om å

øke alle satsene med 10 kroner per måned for å gi oss et økonomisk grunnlag til å drive forbundet med mulighet til å unngå et negativt regnskap i 1999 ble vedtatt av delegatene.

Som tidligere nevnt hadde delegatene en ekstraoppgave i forkant av rep.møtet for å stake ut det nye prinsipp- og handlingsprogrammet. Et konkret forslag forelå ikke, og rep.møtet tok en pause mens 4 utnevnte fra arbeidsgruppene fikk tid på seg til å samle forslagene og komme med et felles forslag til behandling. Deres arbeid resulterte i en nyttig debatt, og følgende viktige nye ting kom med i programmet:



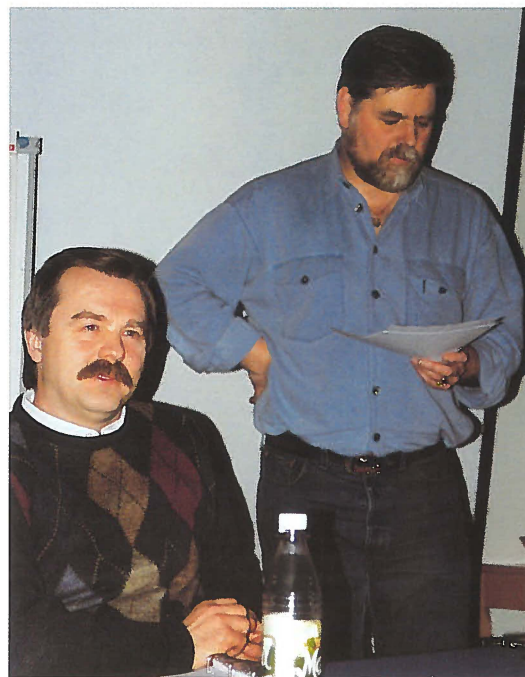
4 delegater måtte sette seg ned og samle seg om et felles forslag til prinsipp- og handlingsprogram.

- verving av nye medlemmer gjennom markedsføring av NHF.
- økt kontroll av forbundets utgifter.
- øke interessen for kvinner til å delta i fagforeningsarbeid.
- påvirke bedrifter og ulike myndigheter til å ha felles forståelse av nye JAR-bestemmelser.

Det ble reist forslag om at NHF skulle bruke av sin formue til å kjøpe en feriehytte eller lignende. Forslaget skapte debatt og delegatene kom frem til at en komite måtte kunne settes ned for å se på vår formues forvaltning i fremtiden. Rep.møtet har besluttet at NHF skal profilere seg på internett med hjemmeside på lik linje med andre forbund. Innholdet til hjemmesiden vil blant annet bestå av forbundsinformasjon, vedtekter, overenskomst og nyheter. Arbeidsutvalget til NHF-styret skal ha datamaskin med e-post adresser som gjør at

de kan få en mer effektiv saksbehandling i fremtiden.

Endring av delegatsammensetningen er en årvisst foreteelse. Årets forslag ble forkastet, men delegatene var enige om at en grundigere jobb må gjøres på dette området, og kastet ballen til styret som har mulighet til å sette ned en vedtektskomite.



Terje Rading og Tor Alvsåker venter spent mens tellekorpset gjør jobben sin.

Endelig var vi kommet til valg. Spenningen i forkant var til å føle på. Terje Rading hadde sagt ja til gjenvalg som leder for 2 nye år, og valgkomiteen hadde han som sin kandidat. Motkandidat Pål Bentsen (sittende kasserer) var fremmet av MF-HS. Skriftlig valg var nødvendig.



Tellekorpset legger ut de avgjørende stemmene om hvem som skal bli NHF's nye leder.



Flere kvinner viser interesse for fagforeningsarbeid.



Bent Danielsen fortsetter som formann i Mekaniker Foreningen i HS.

Observatørene tok villig på seg jobben som tellekorps. Terje vant med 11 stemmer mot 9 til Pål. Etterpå foreslo leder i valgkomiteen at de styremedlemmene som sto på valg uten motkandidat ble valgt inn samlet. Ingen benkeforslag ble fremmet, og der sparte vi oss mye arbeid. Valgt inn ble:

- Marit Vollan TAF-LT sekretær
- Torill Asbjørnsen TAF-HS styremedlem – utdanning
- Sigve Moi MF-HS styremedlem – lover og bestemmelser
- Martin Frøysvik MF-HS 1. varamedlem
- Jill-Gunn Gryte TAF-HS 2. varamedlem

Hårde Vatsend i Airlift ble valt inn som 4. varamedlem med 11 stemmer mot Laila Helmersen TAF-HS som fikk 9 stemmer.

Etter valg ble styrets forslag til budsjett for 1999 fremmet og vedtatt med noen små justeringer.

Alle var glade over at rep.møtet hadde foregått i sømmelige former, og Terje Rading takket for tilliten og så frem til å forsette i 2 nye år i lederrollen med ny energi og mange spennende oppgaver.

Representantskapsmøtet ble som normalt avsluttet med en festmiddag som vil bli husket. Vi takket for et vel avviklet representantskapsmøte, og reiste slitne hjem på søndag.



Festmiddagen ble en minnerik avslutning av rep.møtet, Advokat Nilsen var høflig bordkavaler til Marit Vollan.

«A-MANNEN»

Jørund Kile, flytekniker Lufttransport AS

De nye JAA-bestemmelsene for attesterende teknisk personell i flyvedlikehold (JAR-66) kan gi norske ungdommer lettere og raskere tilgang til lønnet arbeid i luftfarten. Dette kan bidra til en undergraving av Reform-94 og de videregående skolene.

Nå er jo ulike spørsmål omkring de nye JAR-66 sertifiseringsbestemmelsene allerede omtalt i forskjellige fora av personer med større innsikt på området enn jeg har. Men jeg synes likevel at det kan være fruktbart å bidra med en liten refleksjon på temaet om utdanning og sertifiseringskrav.

Jeg antar at de fleste, som på en eller annen måte har vært involvert i de nye felleseuropeiske luftfartsbestemmelsene (JAR-66) for sertifisering av flyteknisk personell, vet noe om hvem «A-mannen» er. Jeg innser at det er en kjønnsdiskriminerende tittel, men «A-personen» kan bli noe anonym i denne sammenhengen. «A-mannen» er allerede i bruk som en løs betegnelse på den nye lavkompetansekategorien av sertifisert teknisk personell i flyvedlikehold.

Da Gudmund Hernes la fram Reform-94 og ungdomsgarantien for representantene på Stortinget, så var det ikke bare ungdommene som skulle få en håndsrekning næringslivet skulle også få dekket sine framtidige kompetansebehov. Reform-94 skulle bl.a. forme tidenes best skolerte flymekanikere og flyteknikere til beste for luftfarten. Men da hadde altså ikke Hernes tenkt på felleseuropeiske regler og «A-mannen»!!

- Nei, men bor ikke vi i Annerledeslandet, da??

Reform-94 klarer nok ikke å bringe alle norske ungdommer som ønsker det, fram til full fagkompetanse. I fagretninger der

konkurransen blant ungdommene om opptak er rimelig stor, som for eksempel på flyfaglinjene, er det ikke unaturlig at noen blir stående igjen ved skoleporten. Og blant de som kommer inn, må man også regne med et visst frafall underveis. Det vil si at de «best egnede overlever i kampen for tilværelsen», og kan oppnå den fagkompetansen de har tatt sikte på. Men til dere som ikke kom inn på skolen, eller som bare fikk delkompetanse i faget, eller som ikke fikk lærlingplass – dere kan bare skifte til Dørums departement og bli «A-menn»!!

Er ikke det darwinistiske paradigmet gyldig lenger??

Når dagens flyinteresserte ungdommer har konkurrert om opptak til grunnkurset i elektrofag, for deretter å konkurrere om opptak til flyfag VK I og VK II, for dernest å stille seg i kø og kanskje få tildelt en lærlingplass, synes jeg faktisk det er grunn til å ta av seg hatten for disse ungdommene for et grepa stykke målrettet arbeid. Og ikke nok med det – de skal i tillegg gå gjennom en praksisperiode og så gjøre sitt beste for å bestå en fagprøve. Når det er gjort, sier de trolig takk og farvel til kirke, utdannings -og forskningsdepartementet, og retter oppmerksomheten mot Dørums departement. Den naturlige karriereveien for de fleste flymekanikere er å få utstedt sitt personlige flyteknikersertifikat av Luftfartsverket. For mange av disse «nyklekte» flyteknikerne er det en uttalt målsetting å komme ut på «line», og håndtere fly i daglig drift med lett vedlikehold og feilretting. Men der på «line» står kanskje allerede «A-mannen»!!

- Kan det være under mottoet : «Lufta er for alle»??

Den flyinteresserte gutten eller jenta som startet på grunnkurset i elektrofag kanskje 6-8 år tidligere, kan altså få sine personlige jobbmaal blokkert av den samme personen

som han eller hun vinket farvel til i skoleporten på videregående.

– Er det noen som ser det paradoksale i dette??

I et slikt perspektiv er det sannsynligvis ikke verdt innsatsen å legge årevis av skolegang, eksamener og fagrettet praksis bak seg. Faren for å bli forbigått av de skoletrette og teorisvake ungdommene, som falt utenfor «Hernes' system», er i høyeste grad til stede. Det er faktisk de skoletrette ungdommene som har flest grunner til å bli ufaglærte «A-menn»!!

– Ja, hvorfor ikke hoppe over Reform-94, og bare nyte ungdomsgarantien??

Jeg vet ikke om «A-mannen» kommer for

å bli i Norge, og jeg skal heller ikke her gå inn på hvilke konsekvenser utstrakt bruk av «A-menn» til feilretting og tilsyn med operative fly kan få for sikkerheten til passasjerer og besetninger. Men noe positivt med dette er det jo likevel for oss som har mulighet til å følge med i hva som skjer. Når vi ser at utviklingen tar en uheldig vending, som nevnt ovenfor, kan vi jo for eksempel opplyse våre sønner og døtre om at det ikke er særlig lurt å satse på en profesjonsutdanning der de kan forvente sterk konkurranse fra ufaglærte om jobbene. Og hvis nå et scenario blir realisert, der «line»-tjenesten blir befolket av «A-menn», så kan jo vi, som uttrykker skepsis til slike løsninger, for sikkerhets skyld ta toget – eller bussen.

Fortsettelse fra s. 5

Etter en slik gjennomgang vil det bli klargjort om vårt nasjonale system tilfredstiller kravene i JAR-66 helt eller delvis.

Et JAR-66 flyteknikersertifikat som er utstedt i et annet JAA fullverdig medlemsland vil bli akseptert i Norge. De nåværende ordningene for validering og konvertering av flytekniske sertifikater kommer derfor til å bli endret.

Konsekvenser

Flytekniske sertifikater som er utstedt etter BSL C 7 vil fra og med oktober 1999 på innehaverens begjæring byttes ut mot et JAR-66 flyteknikersertifikat. Et sertifikat som er utstedt etter BSL C7 skal, i henhold til JAR-66, innen mai 2011 være byttet til et JAR-66 flyteknikersertifikat. JAA har skissert en ordning hvor innehavere av gyldige flytekniske sertifikater ikke mister sine sertifikatrettigheter, men fortsatt skal kunne utøve slike rettigheter. Dog vil dette være under betingede forhold. Luftfartsverket vil senere redegjøre for slike betingelser i egne publikasjoner.

Luftfartsverket vil være beredt til å påbegynne saksbehandling av søknader om godkjenning av skoler etter JAR-147 i løpet av september 1999. Dette gjelder for de organisasjoner som forestår grunn- og typeutdanning av flyteknisk vedlikeholds- personell etter kravene i JAR-66.

Fortsettelse fra s. 6

Det manglet til syvende og sist ikke på viljen fra de enkelte fylkeskommuner, men hvem som skulle gjøre hva? En overordnet styring som gir et likt tilbud til alle elever på de «såkalte» landslinjene mangler. Resultatet er at elevene stiller med «ulik» bakgrunn etter endt skolegang.

4. Vegard Rian, Univeritetsforlaget, orienterte om utviklingen innen lærebøker for flyfagene. Noen bøker er ferdige og finnes på markedet, mens et komplett tilbud forventes å være klar ultimo år 2000 – 2001. Dette pensum må kompletteres for å møte de eventuelle JAR krav.

STYRET - HVEM ER DET, OG HVILKEN ROLLE SPILLER STYRET?

Terje Rading

Det er vår, og med våren følger bl. annet årsmeldingene fra norsk næringsliv. Media har stor interesse for disse og følger gjerne opp med kommentarer og analyser der f.eks. sviktende resultater og lederskap blir behørig kommentert. Men selve styret i disse bedrifter er det få som interessere seg for. Nettopp hvordan nevnte styrer er sammensatt på burde interessere de fleste. Ansvar for denne gruppen har er både stort og bredt. Aksjeloven beskriver bl. annet at «forvaltningen av selskapets anliggende hører under styret som skal sørge for tilfredsstillende organisasjon av selskapets virksomhet ..» Men aksjeloven sier svært lite om hvem som skal sitte i styrene, eller hvilken bakgrunn personene skal ha, bortsett fra at man skal være myndig og for halvpartens vedkommende være bosatt i landet. Sammensetningen av styret er derimot selve poenget.

Naturlig nok er det vanlig, og også riktig at styret arbeider grundig med selskapets overordnede strategi og forretningside, samt å være rådgiver og støttespiller for den daglige leder.

De aller fleste bedrifter har i sine håndbøker og brosjyrer bekjentgjørelser der selve grunnidéen til virksomheten kommer tydelig frem, sammen med at det er mennesket i organisasjonen som er den viktigste ressursen.

Styret har altså viktige oppgaver både i relasjon til lov og praksis mot organisasjonen, og ikke minst regnskapsmessig. Hvem skal så sitte i styret, og hvilke krav stilles det til kandidatene med hensyn til aksjeloven hva gjelder bl. annet ansvar for forvaltningen av selskapet og plikt til å påse at man har en tilfredsstillende organisasjon? Det er et tankekor at det velges i stor skala utelukkende jurister og økonomer til slike verv. Ikke at det er noe galt med dem eller deres profesjon, men det må være lov å stille spørsmål om hvor det blir av dem med årelang erfaring i å vurdere tilpasning mellom oppgaver og medarbeidere? Hvor er personellspesialistene og styremedlemmene som har dybdekjennskap og ferdigheter innen organisasjonen? Hvor blir det av den brede sammensetning, og hvilke vekt legger man til rekruttering av styremedlemmer? Svært mange styrer består av medlemmer som har sittet både lenge og vel, og respekten for dem er ofte stor.

Styremedlemmene burde bli evaluert etter et visst antall år. Noen av dem har sågar flere styreverv, og hva har de bidratt med? Likeledes sammensetninger med hensyn til alder og kjønn, hvilke personlige kvaliteter de har, og hvor motiverte de er.

Uansett, til syvende og sist er det styrets balanse hva angår ferdigheter som er avgjørende, og det er styreformannens plikt i samråd med eierne å påse at styret er optimalt, og derved kanskje skape økt effekt gjennom samvirke mellom ulikheter styremedlemmene måtte representere.

MOBBING PÅ ARBEIDSPLASSEN

Mobbing er et stort problem i norsk arbeidsliv. Det er slått fast flere ganger, og i en nylig undersøkelse gjort av Forsknings-senteret for arbeidsmiljø, helse og sikkerhet (FAHS) ved Universitetet i Bergen går det frem at 1 av 5 arbeidstakere føler seg mobbet og trakassert, mens 1 av 20 blir utsatt for alvorlig mobbing og harde personkonflikter.

AML § 16.2 har følgende tekst: « Arbeidstakere som har til oppgave å lede eller kontrollere andre arbeidstakere, skal påse at hensynet til sikkerhet og helse blir ivaretatt under planlegging og utførelse av de arbeidsoppgaver som hører under deres ansvarsområder.»

Denne paragraf synes å ha liten effekt ettersom mobbing og utstøting fra arbeidslivet fører til enorme samfunnsøkonomiske kostnader beregnet til ca 40. milliarder kroner årlig. Mesteparten av disse kostnadene kan tilbakeføres til problemer på arbeidsplassen. Mobbing fører til langtidsfravær, belastningsskader og psykiske problemer. Videre kan vi anta at av våre 230.000 uføre-pensjonister, så er omlag 70.000 av dem mobbet ut av arbeidslivet.

Mobbing skjer når en arbeidstaker over en lengre periode og forholdsvis regelmessig har vært utsatt for reaksjoner og handlinger i samme arbeidsfellesskap som føles negative. Typiske eksempler er plaging, sårende bemerkninger, sårende fleip og erting, forskjellsbehandling og nedvurdering av arbeidsprestasjoner.

Professor Heinz Leymann er en av de fremste eksperter på mobbing, trakassering, psykisk vold og administrative overgrep. Han konkluderer med at mobbing er så skadelig at det kan medføre senskader.

AML § 16.1 har bl. annet følgende tekst: «Arbeidstakere som blir skadet i arbeidet eller pådrar seg sykdom som de mener har sin grunn i arbeidet eller forholdene på arbeidsplassen, skal melde fra til arbeidsgiveren eller dennes representant.»

Dette fungerer svært dårlig, og hvordan

skal arbeidstakeren forholde seg dersom det er arbeidsgiveren eller dennes representant som står bak mobbingen? Dessuten tilsier erfaringene at verken verneombud, arbeidsmiljøutvalg, arbeidstilsynet, arbeidsmiljøloven, tillitsvalgte, fagforening eller ledelse klarer å løse personkonflikter i arbeidslivet. Et kjent fenomen er at ved trakassering, psykisk vold og administrative overgrep på arbeidsplassen der arbeidsgiver/overordnede selv utfører dette, går de i skyttergravene, tåkelegger og beskytter sine «egne». Disse overgrepene blir av arbeidsgiver gjerne bortforklart med «arbeidsgivers styringsrett». Et typisk trekk for å løse konflikten har vært å flytte mobbeofferet.. Mobberer og dens medløpere går dermed «fri». Signaleffekten er at trakassering er lovlig og uten konsekvenser for utøverne.

Svært ofte legges faktisk skylden for mobbetilfellene på «offeret», og for å virkelig tære på selvfølelsen blir offeret bedt om å slutte hvis det er så ille med den påståtte mobbingen. Vi har fremdeles til gode å se styringsretten brukt i forbindelse med arbeidsgivers forpliktelser!

For vår egen bransje er det store «hull» der det blant de respektive selskaper fremdeles mangler beskrevne rutiner og retningslinjer for hvordan håndtere bl. annet mobbing og trakassering. Og det er særdeles alvorlig med tanke på hvilke konsekvenser slike forhold kan ha for slutt- produktet vi står inne for.

Søkelyset må settes på overgriperne. Mobberne må stilles til ansvar for sine uakseptable gjerninger ettersom de ødelegger livet til individene som rammes. Et samfunn som ikke viser respekt for menneskeverdet er et farlig samfunn. Både arbeidsgivere, arbeidstakere og alle andre har et ansvar der vi må gjøre alt som står i vår makt til å gjøre mobbing sosialt uakseptabelt.

Kilde:

Arbeidsmiljø & Stavanger Aftenblad.



MEKANIKERFORENINGEN

VED HELIKOPTER SERVICE AS

Postboks 522 - N-4055 Stavanger Lufthavn

Telefon 51 94 19 24 - Telefax 51 94 17 83

Sola, 10. mars 1999

Vår ref.: 23/99

NYTT STYRE I MEKANIKERFORENINGEN

MF har på årsmøte den 24. februar 1999 valgt følgende styre:

Formann	Bent Danielsen
Nestformann	Morten Haugseng
Sekretær	Ole Magne Lie
Kasserer	Rune Svarstad
Styremedlem verkstedbygg base Sola	Vidar Skaar
Styremedlem verksteder	Øyvind Østebø
Styremedlem base Sola	Sigve Moi
Styremedlem reisende offshore/onshore	Kurt Kristensen
Styremedlem base Bergen	Bjørn Kato Nesse
Styremedlem Florø/Kr.sund/Br.sund/Bodø	Erik Songe Paulsen
1. varamann	Harald Berg
2. varamann	Arild Lode
1. varamann base Bergen	Kjartan Tøn
Representant fra HS styre	Geir Grimsrud
Varamann fra HS styre	Harald Sekkelsten
Representant fra HSG styre	Rune Berg

Håper på et fortsatt konstruktivt samarbeid.

Legger ved en oversikt som viser MF's oppsett i egne utvalg og komiteer.

Med hilsen
Mekanikerforeningen

Bent Danielsen
Bent Danielsen



SOLAKONFERANSEN 1999

Skandinavisk luftfartskonferanse
Quality Airport Hotel Stavanger
Stavanger Lufthavn Sola
3. - 5. mai 1999

Rammebetingelser for lufttransport - Deregulering og flysikkerhet År 2000-problematikken - Helikoptertransport Utdanning og forskning

Norges nye hovedflyplass på Gardermoen er åpnet med stor festivitas og noen startproblemer som vel ventet var for et slikt gigantprosjekt. Gravøl er foretatt for Fornebu - og konkurransen i det frie marked er i full gang.

Solakonferansen 1999 vil være opptatt av denne nye situasjonen, og vil blant annet rette søkelyset mot rammebetingelsene for norsk luftfart i den økende konkurranse med internasjonale flyselskaper - og andre kollektive transportmidler.

Vil den økende konkurranse bli så hard at den vil gå utover den økonomiske inntjening - som igjen kan gå utover sikkerheten? Er rammebetingelsene like for alle aktører i markedet?

Konferansen vil også rette søkelyset på den økende trafikkthet i europeisk luftrom og hvordan dette virker inn blant annet på regularitet, sikkerhet og passasjerservice.

Sikkerhet vil som alltid være et sentralt tema på Solakonferansen. Det er derfor naturlig å ajourføre deltakerne når det gjelder ny europeisk flysikkerhetsstandard innenfor både teknisk og operativ virksomhet. Human Factors vil også denne gang være et aktuelt tema. Og selvfølgelig må vi ta for oss År 2000-problematikken. Hvordan kan vi sove trygt siste natten i dette århundret? Bør vi holde oss på bakken og utsette flyreisen noen dager?

Konferansen følger også opp et par temaer fra 1998 som gjelder helikoptertransport og utdanning. Vi vil her ajourføre deltakerne om hva som har skjedd siden sist - hvilket kan bli både spennende og positivt.

Solakonferansen 1999 (den 13. i rekken) vil gjennom foredrag, innlegg og debatt ta opp disse og andre aktuelle problemstillinger innenfor nasjonal- og internasjonal luftfart.

Konferansens hovedtemaer:

- *Samfunnsøkonomiske virkninger av lufttransport - planer, analyser og modeller*
- *Miljøutslipp og kostnadsansvar*
- *Fllysikkerhet og deregulering - erfaringer og analyser*
- *Human Factors - The leading cause of accidents is human error*
- *Utdanning og forskning innenfor luftfart*
- *OSL - hvilke erfaringer er gjort så langt?*
- *Helikoptertransport og sikkerhet - hva har skjedd siden sist?*
- *År 2000-problematikken - hvordan sove trygt siste natten i dette århundre?*

Som tidligere år har vi fått med oss dyktige og innsiktsfulle forelesere fra forskjellige land og fagmiljøer. Det vil på Solakonferansen 1999 også bli fremlagt ferske undersøkelser og analyser av interesse for luftfartsmiljøet.

Sosiale samvær og veteranreff

Solakonferansen vil den første kvelden samle alle konferansedeltakere og distriktets luftfartsmiljø til en skikkelig «veterantreff» hvor vi spesielt har invitert noen av luftfartens pionerer og Luftforsvarets veteraner til et intervju med Joachim Rønneberg. Det blir også et besøk ved Flyhistorisk Museum før vi avslutter kvelden med god mat, sosialt samvær og masse «mimring».

Velkommen til Solakonferansen 1999!

Nærmere opplysninger og detaljert program ved henvendelse til sekretariatet.
Telefon. 51 65 80 00 eller 51 65 66 00. - Fax 51 65 81 01 eller 51 65 62 15.

NB! Vi anbefaler deltakerne å være tidlig ute med eventuell hotellbestilling - Tlf. 51 65 66 00 med ref. avtale SOL-99

B-blad

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

MEDLEMMER PR 15. MARS 1999

MF - HS	324	Helikoptertjeneste	4
TAF - HS	124	Heli Team	1
LTTF	38	Airlift	6
TAF - LT	17	Kun NHF	8
NLA	37		

Kom trykt i mål

-bruk...

TRYKKERIHUSET
Lundblad Grafisk AS

Telefon 77 76 51 01 – Telefax 77 76 50 76

