



# NHF

Norsk Helikopter-Ansattes Forbund - NR 2 1990 Årgang 1

# Lederen ber om ordet

Først av alt må jeg få gratulere vår redaksjons-komite med det fine resultatet de presenterte for oss i siste nummer. Så langt har jeg bare hørt positive ord om det første nummeret av bladet vårt. Informasjon er viktig, både til våre egne medlemmer, og til andre vi ønsker å nå utenfor våre rekker. Dette ble da også påpekt på siste representantskapsmøte, og det viser seg at en egen redaksjons-komite var det rette vedtaket for å få til dette på en presentabel måte.

## Innhold

Leder .....	s.1
Braaten Helikopter ...	s.2
Oppsigelser .....	s.5
AS Mørefly .....	s.6
De-reguleringer .....	s.9
Vitser .....	s.10



Synnøve Haug, H.S., fikk ikke bilde sist, men her er hun.

### Redaksjon

Ansvarlig redaktør  
Mia Koløy  
Rune Lyssand, H.S.  
Nils M. Rugsveen, Braathen  
Synnøve Haug, H.S.  
Jon Steinset, H.S.

Lay-out, sats og trykk:  
Centrum Trykkeri a.s

Nå er årets lønnsoppgjør vel i havn. De lokale forhandlinger ble også gjennomført på en ryddig og grei måte innenfor NHF's lokalforeninger. Jeg vil si at det totale resultatet er nøkternt, men tilfredsstillende for alle parter. Jeg må også si meg tilfreds med at vi innenfor NHF's rekker har unngått noen form for konflikter i den sammenheng.

Sommeren har stort sett vært rolig i NHF-sammenheng. Etter at lønns- og overenskomstforhandlingene var vel i havn, har det ikke vært noen store kontroversielle saker. Hverdagen bærer likevel litt preg av den situasjonen som er innenfor helikopterbransjen nå. Spesielt gjelder dette på innlandssektoren, der det er beinhard konkurranse om et heller labert marked. Dette gjenspeiler seg i nedskjæringer på ansatte i de berørte selskaper, og her har vi hatt noen problemer der enkelte av våre medlemmer er blitt berørte. I slike saker er det av stor viktighet at lokalforeningene våre først går på banen for å få en god lokal løsning. En oppsigelse må være absolutt aller siste utvei. Firmaet bør i sammen med lokalforeningen heller komme fram til andre løsninger i påvente at stormen skal gli over. Forsvinner dyktig personell, kan det bli særdeles vanskelig å få hjulene skikkelig i gang igjen den dagen det blir en bedring på markedet.

Som dere sikkert husker fra forrige nummer, har NHF nå søkt om medlemskap i AEI. Dette regner vi som sikkert at går i orden på AEI's neste møte, og dermed får NHF nok et område det må legges mye arbeid ned i. Slik som den internasjonale luftfarten nå er i ferd med å utvikle seg, er det av den største betyd-



ning at vi er med for fullt i fora der vi kan øve påvirkninger for våre meninger. Dette er et så arbeidskrevende felt, at styret vil oppnevne et eget utvalg. Representantmøtet i NHF er som et resultat av siste års vedtak, først etter nyttår (januar/februar). Nøyaktig tidspunkt og sted vil vi komme tilbake til, men allerede nå bør du som enkeltmedlem i NHF tenke over saker du ønsker å ta opp. Slike saker bør du kanalisere gjennom din lokalforening. Likeledes ønsker vi at medlemmene engasjerer seg i hvem de vil ha til å være i ledelsen for NHF. Men husk bare: NHF er ikke tjent med at en enkelt lokalforening dominerer hele forbundsstyret. Vi er heller ikke tjent med passiv og halvhjertet innsats, så derfor bør de som velges være villige til å yte en innsats. Om ikke kjennskapen til avtaleverket, lover og regler er på topp, så har vi NHF's kursstige, som skal ta hånd om dette. Alle nye tillitsvalgte vil få dette kurset, og det er obligatorisk.

Til slutt vil jeg få gratulere våre medlemmer hos Braatens Helikopter med oppstarten av offshoreflygningen den 1. september.

Hilsen Audun Aarflot

# Braathens Helikopter A/S

## Braathen - konsernet starter helikopterflygning på Nordsjøen!

I september var en merkedag både for Braathen-konsernet og operatørselskapene i Nordsjøen. Da klokken passerte 13.00 denne dagen, ble det på ny konkurranse i offshore helikopterflygningen ved at Braathens Helikopter A/S startet sin første ordinære ruteflygning til installasjonene ute i Nordsjøen. Denne dagen var ikke tilfeldig valgt, i og med at den også var ettårsdagen til Braathens Helikopter A/S, det nyeste tilskuddet i rekken av selskaper som eies av Ludvig G. Braathens Rederier. Høytideligheten ble markert ved to parallelle arrangementer på Flesland og Sola.



Historien bak helikopterdriften i Braathen-gruppen startet egentlig i begynnelsen av 1980-årene, da Braathen S.A.F.E. for første gang lukket på mulighetene for å starte med helikoptertrafikk på Nordsjøen, fortrinnsvis med helikopter levert av Boeing. Dette prosjektet ble imidlertid skrinlagt ettersom risikoen med hensyn til lønnsom drift var svært høy. Tråden ble så først plukket opp igjen i årsskiftet -88/-89, da oljeselskapene begynte å etterlyse konkurranser til det da svært så turbulente Helikopter Service. En egen prosjektgruppe ble satt ned for å finne ut hvordan en slik drift skulle organiseres, og eventuelt hvilken helikoptertype det skulle satses på. Resultatet av dette ble at en kontrakt på i alt 6000 flytimer ble tegnet med tre forskjellige oljeselskaper, og en bestilling på 4 helikopter av typen AS 332 L1 Super Puma ble sendt til Aerospatiale i Frankrike. Kontraktene utgjør ca. 20 % av den totale flygningen som foretas på norsk side av kontinentalsokkelen, noe som skulle

tilsvare omtrent 60 flygninger ukentlig og 100.000 passasjerer på årsbasis, og flygningen skulle fordeles likt mellom basene Sola og Flesland.

For å få det hele i gang, valgte ledelsen i Braathen-konsernet å opprette Braathens Helikopter A/S som et eget selskap i Braathen-gruppen. Det ble da et søsterselskap til Braathens S.A.F.E., 100 % eiet av Braathen-familien. Som eier av helikopterene står selskapet ansvarlig for både teknisk og operativ drift av disse, men av praktiske og



økonomiske hensyn har de valgt å kjøpe alt teknisk vedlikehold av Braathens S.A.F.E. Braathens S.A.F.E. har i sin tur tatt konsekvensen av dette, og etter nøye vurdering kom selskapet fram til at vedlikehold av helikopter var en stor oppgave som var så forskjellig fra vedlikehold på "vanlige" fly at det ble besluttet å opprette en helt egen avdeling med totalansvar for det tekniske vedlikeholdet.

Denne avdelingen er bygget opp med både teknisk og administrativ personell rekruttert fra andre helikopteroperatører. I spissen for disse står vedlikeholdssjef Gunnar Strand, tidligere ansatt som sjef for Teknisk Opplæring i Helikopter Service A/S.

Avdelingen for helikopter vedlikehold i Braathens S.A.F.E. har eksistert siden i november i fjor, da Strand kom inn som første ansatte innen avdelingen. Siden den tid har han knyttet til seg en stab av teknisk og administrativ personell som innehar rikelig med kompetanse på Super Puma.

I tiden fram til 1. september har disse vært med på å bygge opp hele den organisasjonen som skal stå ansvarlig for den tekniske driften av helikopterparken. Denne oppbyggingen innebærer blandt annet planlegging og utarbeidelse av vedlikeholdsunderlag, forhandling om vedlikeholdskontrakt med Braathens Helikopter, anskaffelse av reservedeler, verktøy og utstyr, organisering av driften på de to basene og mye annet. I tillegg til de mange forskjellige administrative oppgaver har også teknikerne deltatt i produksjonskontroll ved Aerospatiale sin fabrikk i Marignane utenfor Marseille i Frankrike siden begynnelsen av februar i år. På denne måten har de hatt anledning til å følge opp produksjonen av helikopterene på alle stadier. Verkstedsgodkjennelse fra Luftfartsverket ble mottatt tidlig mai måned, et halvt år etter at første mann var ansatt.



Administrerende direktør Bjørn G. Braathen

Den 1. mars i år ble byggingen av ny hangar i Bergen startet. Dette var et prosjekt som stilte meget høye krav til de firmaer som var involvert, inkludert Braathen S.A.F.E. sin egen bygningsavdeling. Siden første ordinære ruteflygning skulle gå av stabelen allerede 1. september, var tidspresset enormt. Det ble stilt som krav fra teknisk og operativt hold at den nye hangaren skulle ha tilstrekkelig

plass til vedlikehold og ettersyn på helikopter, samt at hangaren også skulle ha verksteds- og lagerlokaler, linekontor og kontorlokaler for hele den operative driften i Bergen. Hangaren var ferdigstilt og ble tatt i bruk i henhold til planen.

Overtagelsen av det første helikopteret skjedde i høytidelige former i Marignane den 21. mai i år. Tilstede ved denne seremonien var blant andre skipsreder Bjørn G. Braathen, styreformann Einar Fjeldstad og direktør i Braathens Helikopter, Bjørn Sortland. Samtidig med dette ble helikopteret kjørt gjennom en grundig kontroll, både teknisk og dokumentasjonsmessige, av flygere, teknikere og kvalitetsstab fra Braathens Helikopter og S.A.F.E. En slik acceptance-kontroll er svært viktig for å avdekke avvik i henhold til driften av helikopterene. Det nye helikopteret ble etter overtagelsen flydd hjem til Sola via Reims og Groningen.

På Sola ble det plassert i hangar for installasjon av sikkerhetsutstyr, samt en del mindre modifikasjonsarbeider. Det måtte også godkjennes av Luftfartsverket og Teledirektoratet før det kunne settes i drift. Da disse godkjenningene forelå, ble helikopteret, som hadde fått registreringen LN-OBP, tatt i bruk for trenings- og markedsføringsformål. Med en måneds mellomrom ble så LN-OBP etterfulgt av LN-OBQ, LN-OBR og til sist LN-OBT.

Den 19. juli kom svar fra Luftfartsverket om at organisasjonen Braathens Helikopter A/S var godkjent og at Samferdselsdepartementet hadde gitt tillatelse til kommersiell drift. Denne driftstillatelsen var det endelige klarsignalet, og allerede den 1. august gikk den første betalte flygningen i Braathens Helikopter sin regi. Denne starten kom altså en hel måned før planlagt dato, og den ble tatt i mot med åpne armer både fra Braathens S.A.F.E. og Braathens Helikop-





ter, siden det var en ypperlig anledning til å teste ut de forskjellige deler av driften fram til den planlagte oppstarten av offisiell drift.

Lørdag 1. september ble helikopterne offisielt døpt. Dåpen ble foretatt av to prestes som har sin daglige tjeneste i Nordsjøen, og arrangementene gikk av stabelen parallellt i Bergen og på Sola. Nordsjøprest Petter Skants sa i sin tale at det er tradisjon her i Norge å gi transportmidler på havet egne navn, og at denne vanen også er blitt plukket opp av Braathens Helikopter. Helikopterne er gitt navn som skal gi assosiasjoner i retning av sikker flygning over åpent hav, forbundet med eleganse. Derfor har navnene Havørnen, Havsulen, Havsvalen og Havhesten blitt valgt. Lå oss håpe at den nye helikopteroperatøren skal bringe med seg mange år med sikker flygning og sunn konkurranse i høytteknologisk miljø.

Bildet er hentet fra produksjonen av Super Puma helikopterne i Frankrike.



# Deregulering! - Nei Takk!

**Luftfarten i USA gjennomførte en de-regulering for en tid tilbake. Dette resulterte i en meget hard konkurranse om markedene. Mange selskaper fikk problemer med å drive økonomisk forsvarelig, en del selskaper valgte samarbeid med andre, og det ble foretatt mange oppkjøp av aksjer for å sikre seg kontrollen over visse selskaper.**

Luftfartens mest utskjelte leder, Frank Lorenzo, kontrollerte en kort tid den største flåte av passasjerfly i den Vestlige verden, og er kanskje mest beryktet for sin ekstremt røffe behandling av ansatte i flyselskapet Eastern.

Konflikten med de ansattes organisasjoner i Eastern pågikk over lengre tid, og har ført til at det ble avslørt noen av de mest graverende tilfeller av brudd på vedlikeholdsrutiner som er fastsatt ved internasjonal lov.

Allerede i 1989 fikk Eastern en bot på over 800.000 dollar for meget slett vedlikehold av deres flåte. Etterforskningen av selskapets vedlikeholdsrutiner fortsatte imidlertid. Dette medførte at nylig ble selskapet og 9 funksjoner tiltalt for å ha forfalsket vedlikeholdsdokumenter og verksbilag. Videre skal de ha *truet* sine mekanikere til å *unnlate* å utføre helt nødvendig vedlikehold av kritiske komponenter og systemer som understell, instrumenter, radar, etc. Motivet var å unngå kanselering på grunn av tekniske problemer og derav tap av omsetningen. Dette skal ha funnet sted på flere av de store flyselskapene i USA. Dersom Eastern og dets ansatte finnes skyldig, kan selskapet bli ilagt bøter på 30 millioner dollar. De ansatte kan hver få 250.000 dollar i mulkt - og/eller få fem års fengsel for hvert tiltalepunkt.

I følge anklagen forfalsket de tiltalte logger og jobbkort slik at "intetannede passasjerer gikk ombord i fly som trengte reparasjoner og vedlikehold". Dette er trolig bare ett av mange graverende eksempler på hva deregulering kan føre til, og til

kjenne gir også hva slags problemer industrien strir med. Økonomiske hensyn fremfor det helt avgjørende og vesentlige, nemlig SAFETY.

Safety er eiernes ansvar i følge internasjonal lov. Men når eierne er kyniske internasjonale forretningsfolk med ett hovedmål; Profit, så blir begrepet SAFETY lett frynset og paradoksalt nok ikke underbygd.

Luftfarten er inne i en stor grad av internasjonalisering og konkurransen er i ferd med å bli enda hardere. USA har fått føle deregulering på kroppen, Australia har nylig åpnet for deregulering som allerede har skapt store problemer for den Australiske luftfarten, og nå står Europa i startgropen med å skape et åpent marked som alle vil ta del i.

Utviklingen av det "åpne indre marked" av den Europeiske luftfarten går i akselererende tempo, og nye og alvorlige problemer står i kø. Mange frykter at en deregulering i Europa også, men det er fremdeles en generell enighet om en viss form for regulering etter åpningen i 1992/-93.

Flyselskapene er i større grad opptatt av re-organisering og effektivisering for å få til en mest mulig lønnsom drift. Kampen om markedet og kundene forgår med stadig nye tiltak. Beste service på bakken og i luften er konstant under forbedring, blir brukt med større oppfinnsomhet i reklamens makt.

Hva så med SAFETY? Alle selskaper med respekt for seg selv hevder å holde et høyt safety-



nivå. Safety koster. Det koster tid, ressurser og ikke minst penger. Men driftskostnadene presses nedover, og derved begrenses kostnadsnivået på blandt annet safety.

Luftfarten er inne i en uheldig utvikling. Trafikken er sterkt økende, og det er også de fatale ulykkene med en årlig økning på 25% de siste fire årene. Bare i 1989 var tallet på fatale ulykker hele 100, med et antall av 2128 forulykkede.

Åpningen av det Europeiske markedet i '92 vil utvilsomt påvirke flysikkerheten den ene eller andre veien. Det er et kjent fenomen at mange flyselskaper foretar endel såkalte "shortcuts" som isolert sett ikke behøver å få et farlig utfall. Men samlet sett kan de få katastrofale følger om de blir operert på samme tid. Fly-industrien har gjennom årtier oppnådd en safety-standard som kan bli skadelidende av dette.

Luftfarten har nok problemer å stri med, og den burde absolutt bli spart for å bli drevet etter "Lorenzo-metoden".

T. Rading

# AS Mørefly

## - et stykke norsk luftfartshistorie

Av Kjell Moltu-Jacobsen

AS Mørefly ble etablert som sjøflyselskap i Ålesund så tidlig som 1955, og er i dag et av landets eldste flyselskaper. I tiden frem til 1966 opererte selskapet kun en og to-motors sjøfly og amfibiefly. Etter det, ble det satset primært på helikoptervirksomhet, mens sjøflyaktiviteten gradvis ble trappet ned. I 1979 flyttet selskapet fra sjøflyhavnen i Ålesund til sitt nye anlegg på Ålesund Lufthavn - Vigra. Sjøflyvirksomheten opphørte helt, og i stedet startet selskapet operasjoner med to-motors turboprop fly. Spesielt var vi engasjert i transport av supplybåt-mannskaper.

Fra 1966 og frem til 1983 utviklet den innenlandske helikopteraktiviteten seg jevnt, men i -83 kom det nedgangstider i anleggsvirksomheten, og dette medførte at noen selskaper opphørte og andre ble oppkjøpt.

Mørefly bestemte at selskapet skulle være uavhengig og at en ønsket å ta opp konkurransen i den monopolsituasjon som kunne bli. I den forbindelse etablerte vi en base i Gaupne i Sogn, hvor vi i dag opererer 3-4 helikopter.

I 1986 klarte Mørefly som første selskap å bryte SAS's monopolsituasjon på internasjonal rute-flyging, idet det ble opprettet ruteforbindelse mellom Ålesund og Aberdeen i Scotland. I de siste årene frem til idag, har vårt selskap utviklet seg til å



Markedssjef Kjell Moltu-Jacobsen i AS Mørefly ser lyst på fremtiden for Mørefly

bli det ledende selskap innenfor innenlandsk helikoptertransport, og som en naturlig del av vår utvikling, har vi opprettet en base nord i Mo i Rana, hvor vi har 3 helikopter.

Når en ser på den utviklingen selskapet har hatt i en tid da flere operatører har gått konkurs, og mange har gått med tap, er det faktum at Mørefly har gått med overskudd hele tiden et bevis på at selskapet kan konkurrere med kvalitet.

### Mørefly i dag

Mørefly har vært opptatt med å sette seg klare mål, og styrer bevisst for å nå disse. Alle våre målsetninger er befestet i kvalitetssikringshåndboken, og på den måten har en klart å informere og styre alle ansatte mot samme mål. Det vil være for mye å gå inn på alle målsetningene

som berører alle felt, men dog bør en se på hovedmålsetningen som forteller mye om den filosofi selskapet lever etter: "AS Mørefly har som overordnet mål å drive luftfartsvirksomhet med fly og helikopter i og fra Norge."

I dette ligger at våre eiere, som forøvrig er de samme som startet selskapet i 1955, lar AS Mørefly få utvikle seg innenfor den virksomhet som vi kan. Videre ligger det i saken at det ikke blir utbetalt utbytte. Alt overskudd går inn i selskapet for å utvikle dette. På den annen side vet enhver ansatt at det ikke vil bli innbetalt ny kapital for å dekke en dårlig drift. Dette at alle ansatte føler at deres innsats teller, og at alles fremtid er avhengig av samlet innsats, er den desidert beste motivasjonsfaktor et selskap kan ha.

Foruten å bruke den formelle organisasjonen, benytter Mørefly seg også av prosjektgrupper. Disse prosjektgruppene er en viktig del av Mørefly's organisasjon, og hver gruppe har et klart definert mål. Gruppene består primært av interne ressurser i Mørefly, og i prinsippet kan hver ansatt delta i disse gruppene. Den enkelte kan således gi sitt bidrag både innenfor og på tvers av sitt fagområde. Gjennom disse tverrfaglige prosjektgruppene vil høyne kvaliteten på våre tjenester.

Alt dette har gjort at Mørefly har en nesten unik stabil arbeidsstokk. Også blant våre kunder råder den oppfatning at Mørefly



Mørefly's Super Puma helikopter vil bli et daglig syn i Nordsjøen fra 1991.

står for sikkerhet, stabilitet og nøkternhet. Selskapet er bygget opp som et hvert flyselskap som opererer tyngre fly og helikopter. Dog er det lagt stor vekt på at vi er til for å tilfredsstille kundens behov, noe som gjør vår organisasjon sterkt kunderrettet. I dag er det 80 ansatte i selskapet AS Mørefly.

### Baser

#### Vigra

Hovedbasen ligger på Ålesund Lufthavn - Vigra, og inneholder alle fasiliteter for moderne luftfartsvirksomhet. Siste byggetrinn var klart i 1987, og i dag disponerer vi ca. 3000 kvadratmeter på Vigra, og verdien av anlegget er ca. 20 mill.

#### Gaupne

Basen består av hangar, verksted, kontor og redningsstasjon, tilsammen ca. 850 kvadratmeter. Videre disponerer basen to bolighus til personellet. I alt er der investert ca. 7 millioner kroner i bygninger og utstyr.

#### Mo i Rana

Basen består av hangar og kontor, tilsammen 450 kvadratmeter, i et leiet bygg. Når selskapet har befestet sin posisjon i nord ytterligere og aktiviteten kan forsvare det, vil denne basen bli utvidet og bli lik Gaupne-basen.

Utover de faste basene, disponerer selskapet to transportable hangarer, hver på 350 kvadratmeter. Disse benyttes på store anlegg hvor det er snakk om vinterdrift, og hvor helikopterne må være stasjonert ute i felten. Dette gjør Mørefly enda mer fleksible når det gjelder utføring av forskjellige oppdrag.



- kvalitet basert på erfaring

### Maskinpark

Helikopter	Bruksområde
1 stk Bell 214B-1 Big lifter	Anlegg
2 stk Bell 205A-1	Anlegg
2 stk AS 350B-1	Anlegg
2 stk AS 350B	Anlegg
1 stk SA 365N Dauphin	EMS-ambulanse
1 stk AS 332L Super Puma	Redningstj.

Fixed Wing	Bruksområde
2 stk King Air 200	EMS-ambulanse/Charter

7 helikopter benyttes innenfor kraft- og teleutbygging, samt spesialoppdrag på det innenlandske markedet. Oppdragsgivere er staten og de store entreprenørselskapene. Innenfor anleggsvirksomheten har selskapet opparbeidet høy ekspertise gjennom mangeårig forbindelse med oppdragsgiverne.

Ambulansehelikopteret selskapet satte i drift fra 1. januar 1988 er Europas mest avanserte ambulanshelikopter. Med erfaring på ambulansflygning fra 1955, satte selskapet store



krav til det helikopter som skulle velges til den fem-årige ambulanskontrakten. Helikopter og opplegget har vært omtalt i den internationale luftfartspresse som et skoleeksempel på hvordan denne tjenesten skal drives.

Redningshelikopteret blir satt i drift 1. februar 1989. Dette er selskapets inntreden på "offshore" markedet, og viser klart at Mørefly er istand til å konkurrere på løsning, kvalitet, og ikke minst pris. Videre har det bevist at organisasjonen har ekspertise og vilje til å innføre denne tjenesten på rekordtid, dvs. to og en halv måned.

Den ene fixed wing maskinen er fast engasjert for Rikstrykdeverket på ambulansflyging i Sør-Norge. Denne utfører all flyging som finnes på dette feltet, og er innredet som et flyttbart sykehus. Det har foruten normalbesetningen bestående av to erfarne flygere, en spesiallege, og en spesialsykepleier som er ansatt av Mørefly.

Det andre flyet er engasjert innenfor normal chartervirksomhet i Norge og Europa.

#### Mørefly i Offshore

Gjennom den bevisste satsing som har vært gjort gjennom gradvis oppbygging av selskapets organisasjon, materiell og



ekspertise, søkte en om utvidelse av driftstillatelsen til også å omfatte kontinentalsokkelflyging sent i 1988. Utvidelsen forelå 10.07.89. At selskapet er istand til å gå inn i dette marked, bevises best av den redningskontrakt som er inngått med Luftforsvaret, og den kontrakt som er inngått med Statoil om flyging fra Flesland på installasjonene Statfjord, Veslefrikk og Gullfaks. Kontrakten er av fem års varighet, og er på 350 millioner kroner. Mørefly vil starte flygingen medio 1991.

AS Mørefly står klar og er rustet for å gå inn i dette nye marked, og vil i samarbeid med kunden finne gode løsninger.



## Nye rapportrutiner ved hendelser.

De tidligere "Bestemmelser for Sivil Luftfart, Driftsbestemmelser" (BSLD 1-3), vil nå bli erstattet av "Forskrift om varsling og rapporteringsplikt". Forskjellen ligger i oppdatering av skjemater og rutiner, og at det er tatt hensyn til de nye bestemmelser for flyhavarikommisjonen. De nye forskriftene er delt inn i 10 kapitler, der de to første behandler gyldighetsområde og generell informasjon. Hovedkapitlene har følgende titler:

- Luftfartsulykker
- Uregelmessigheter og hendelser som ikke berører luftdyktigheten
- Driftsforstyrrelser samt unormale operative hendelser
- Ulykker og uhell med farlig gods
- Kollisjon mellom luftfartøy og fugl
- Overtredelse av bestemmelser i nødssituasjon
- Utslipp av olje/oljeholdige blandinger
- Luftsportulykker med mikrolette fartøyer, hang- og paraglider, luftskip, ballong og fallskjerm.

# Oppsigelser ved rasjonalisering

**Mange mennesker i arbeidslivet har den oppfatning at oppsigelser ved rasjonalisering og innskrenkninger skal følge ansiennitetsprinsippet. Dette er bare til en viss grad riktig, og kan faktisk kalles en ganske utbredt misforståelse.**

I utgangspunktet står arbeidsgiver fritt til å vurdere hvem som skal sies opp, og eventuelt i hvilken rekkefølge, hovedavtalen inneholder begrepet "ansiennitet under ellers like vilkår".

Det betyr ikke en ansiennitetsregel som er absolutt, men gir faktisk arbeidsgiver anledning til selv å vurdere hvem som skal sies opp, og hvem man ønsker å beholde. Det avgjørende er bedriftens behov for kvalifisert

arbeidskraft, arbeidsfordeling og også spesielle behov knyttet til spesialisering innen enkelte områder.

"Ansiennitet under ellers like vilkår" betyr at dersom bedrifter har flere ansatte med samme kvalifikasjoner enn den ønsker å beholde, skal ansiennitet i bedriften følges ved oppsigelse.

Uttrykket "de samme kvalifikasjoner" er faktisk ganske absolutt her. Det betyr nemlig ikke at f.eks. to ansatte som har hatt samme type stilling, nødvendigvis har de samme kvalifikasjoner.

Dersom bedriften har to ingeniører, og den ene må sies opp, har bedriften lov til å vurdere



I KNOW THERE IS AN ENERGY CRISIS BUT THERE ARE LIMITS

hvem av de to som innehar akkurat de kvalifikasjoner som bedriften har behov for, og vurdere oppsigelser ut fra dette, og ikke ut fra ansiennitet.

"Ansiennitet under ellers like vilkår" gir med andre ord arbeidsgiver ganske stor frihet, og praksis viser at bedriften også har stor frihet til selv å kunne vurdere hvilke arbeidstakere man ønsker å si opp, og hvem man ønsker å beholde.

T. Rading

Kilde: Arbeidsrett



#### Minneord om Morten



Morten Sandstad ble brått revet bort fra oss ved en trafikkulykke under et ferieopphold i Syd-Frankrike. Morten begynte sin karriere i Luftforsvaret i begynnelsen av 80-tallet, og tjenestegjorde ved Andøya Flystasjon frem til sommeren 1986. Han begynte så som avioniker i Lufttransport ved base Bergen, og fortsatte siden i HS etter fusjonen. Den 1. mars 1990 begynte Morten i Braathens S.A.F.E. for å være med på igangkjøringen av helikopteravdelingen i Braathen-gruppen. Her fikk han vist sine gode egenskaper både innenfor det faglige og det personlige. Av de som kjente Morten, så var han kjent som en pålitelig, faglig dyktig og humorfylt person. Han var alltid villig til å ta et tak, og det var aldri nei i hans munn, verken i jobb eller fritid. Savnet vil bli stort for oss alle, men vi vil alltid huske de gode minnene.

Arbeidskollegaene

## Strategisk plan for Luftfartsverket

I den strategiske plan for perioden 1990-1994 opereres det med følgende fem hovedsatsingsområder:

- God passasjerservice og effektiv trafikkavvikling
- Sunn økonomi
- Effektiv myndighetsutøvelse
- Redusere miljølempen
- Høy sikkerhet

Grunnlaget for å nå langsiktige mål, samt målene for perioden 1990-1994, er betinget av god kommunikasjon med brukerne, ledelses- og organisasjonsutvikling og kompetanseutbygging. For å oppnå dette vil Luftfartsverket sette i gang følgende tiltak:

1. Etablere et fast opplegg for kommunikasjon med brukerne, med sikte på løpende registre-

- ring av brukernes behov.
- 2. Innføre virksomhetsplanlegging, med sikte på å knytte årsbudsjettene til konkrete resultatmål og til det enkelte ansvarsområde.
- 3. Innføre et system for resultatoppfølging.
- 4. Innføre et nytt system for økonomistyring, med sikte på økt kostnadseffektivitet.
- 5. Iverksette organisasjonsutvikling, med sikte på å skape en mer mål- og resultatorientert organisasjon i samsvar med strategiplan og prioritering.
- 6. Iverksette personalutvikling for økt profesjonalisering.
- 7. Økt bruk av informasjonsteknologi med sikte på bedre beslutningsgrunnlag og raskere avgjørelser.
- 8. Mer internasjonalt samarbeid for harmoni og samarbeid i lufta.

# Bedriftsom- legging skaper uro og frykt

"De store forandringer som skjer innen næringslivet representerer en betydelig belastning for arbeidstakerne, samtidig som omstillingene også har positive sider. Det siste overses, og resultatet blir ofte uro, usikkerhet og bekymring som årsak til kraftig reaksjon blandt de berørte." Odd Hellesøy uttalte dette i et foredrag i Bergen under et seminar om lønnsomhet, omstilling og forandring. Hellesøy redegjorde nærmere for hva som skjer med mennesker i en omstillingsprosess - problemer og muligheter.

Taleren pekte på at rasjonalisering, nedskjæringer, nedbygging, omorganisering, besparelser og innføring av ny teknologi er alt sammen ledd i forandningsprosessen. Det medfører endringer både i arbeidsoppgaver og arbeidsmiljø. Dersom ikke denne omstillingen takles på fornuftig vis, vil det skape ubalanse og medføre store skadevirkninger for den enkelte, så som sykdom, helsesvikt og også død. I tillegg til tap av trykkekfølelse og sammenheng i tilværelsen, fører forandringene også til nye verdimønstre og nye holdninger som f.eks. endret menneskesyn og mindre grad av toleranse blandt folk.

Det er følgelig av stor betydning at de nye verdimønstre man ønsker å fremme også raskest mulig blir gjort kjent for bedriftens ansatte. Så lenge de nye målene er uklare, vil det også være vanskelig å bygge opp den nye organisasjonen.

## Mental førstehjelp

Gjenføres den nødvendige omstrukturering på en hensiktsmessig måte, vil den i virkeligheten også kunne virke positivt på de berørte. Parallelt med omleggingen bør bedriften gå

ut med tilbud om egen "krisebehandling" og mental førstehjelp. Det dreier seg her om en krisehjelp i form av medmenneskelighet, forståelse og kontakt først og fremst. Ofte er det også slik at det er enkelte grupper av ansatte som er mer utsatte enn andre, og som derfor i særlig grad bør tas hånd om.

Mange bedriftsledere føler at de ikke har den nødvendige sosiale støtte, for derved å kunne motvirke stress og helsesvikt. Det er påkrevd for hele bedriftens helse at man på denne måten er i stand til å utvikle et sosialt nettverk internt i bedriftsmiljøene, uttalte O. Hellesøy.

## Forandringskultur

Forutsetningene for å kunne ha en god bedriftsorganisasjon i dag er følgelig at man både har omstillingsevne og en gjennomtenkt forandringsstrategi, hevdet Hellesøy. Det bør nemlig i tide legges adskilling vekt også på forberedelsen av omleggingen gjennom en aktiv personalpolitikk, gode kommunikasjons- og informasjonskanaler og medarbeideransvar. I et miljø med åpenhet, medansvar, klarhet og varme, ville foredragsholderen tro at de fleste



former for stress kan bekjempes. Det bedriftene kanskje mer enn noe annet trenger i dag er følgelig en egen forandringsstruktur, fastslo O. Hellesøy.

T. Rading

Kilde: Bergens Tidende



# S-61 Havari på Brent Feltet!

Et helikopter av typen S-61, tilhørende Bristisk International Helicopters Ltd. (BIH), havarerte den 25. juli 1990, på Britisk sektor av Nordjøn, nærmere bestemt på Brent Feltet, som ligger tett opp til Statfjord-området.

Havariet fikk et tragisk utfall, da begge pilotene og 4 passasjerer ble drept. Uhellet skjedde under dårlige værforhold da helikopteret var i ferd med å lande på Brent Spar pumpe-stasjon. Det foregikk tilsynelatende normalt, inntil helikopteret begynte å drifte bakover.

På tross av desperate forsøk på advarsler fra ventende personell på helidekket, traff helikopterets halerotor rammeverket til en krankonstruksjon.

Helikopteret falt ca. 15 meter, traff helidekket, og falt deretter ca. 32 meter før det traff sjøen. Helikopteret sank i løpet av 1 minutt. 7 passasjerer klarte imidlertid å komme seg ut av maskinen før den sank, mens 6 personer fulgte med når det sank.

Uhellet var det åttende S-61 "ditching" av britisk registrerte helikopter siden 1970, men det første fatale som krevde menn-

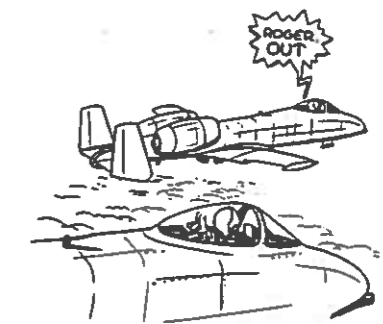
eskeli. Det var dessuten det tredje S-61 uhell på midre enn 2 år tilhørende British International Helicopters.

Uhellet førte med seg mye harme fra oljearbeidere, politikere og fagforeningsledere, og økt styrke bak kravet om sikkerhetsreformer for å beskytte offshore-arbeidere mot ulykker.

Etter ulykken har det vært en rekke uoffisielle arbeidsnedleggelse på mange av de britiske offshore-installasjonene.

T. Rading

Kilde: Rotor & Wing



## Nytt sertifikat system

Luffartsinspeksjonen holder nå på å avslutte arbeidet med et nytt sertifikat-system. All informasjon vil ligge inne på data, og utfylling av sertifikatet vil skje automatisk ved fornyelse. Når systemet er klart til bruk, vil det bli sendt ut en AIC B.

KLIPP HER!

## INNMELDINGSKORT Norsk Helikopteransattes Forbund

Undertegnede melder seg herved inn i NHF som fullverdig medlem, og forplikter seg derved til å betale til forbundet dets fastsatte kontingent, for tiden: *max. kr. 113 pr. mnd.* Dette medlemskap gjelder inntil undertegnede skriftlig gir NHF beskjed om annet. Undertegnede gir herved NHF fullmakt til å trekke medlemskontingent via lønnskontoen for mitt medlemskap.

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr.: ..... Sted: .....

Ønsker kollektiv hjemmeforsikring

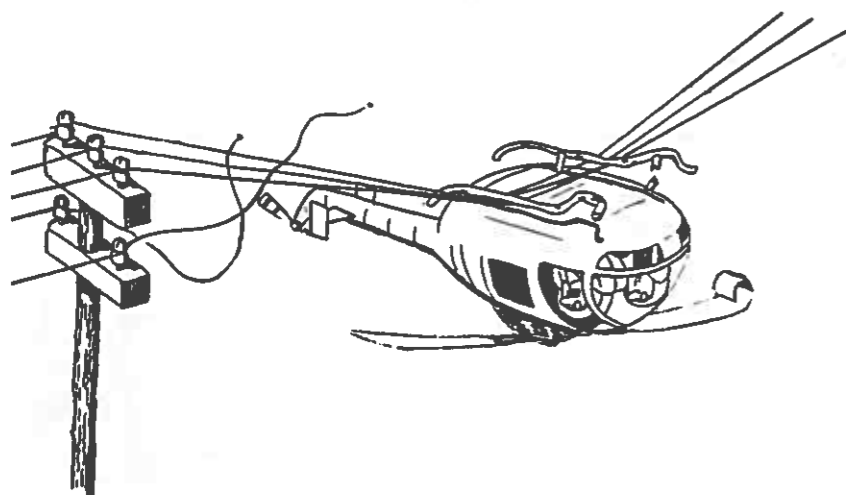
Arbeidsgiver: .....

Lokalforening: HTS  HSK  LMF

MF  TAF

Andre: .....

Dato/Navn: .....



## Se opp for spenn!

**Kraftlinjer og andre former for spenn har alltid vært en risikofaktor for fly/helikopter operasjoner på fastlandet, og de har forårsaket mange havarier.**

Nå kan imidlertid British Aerospace Dynamics Group (BADG) tilby utstyr som varsler om spenn og liknede hindringer. Utstyret består av en sensor og en cockpit-indikator, som varsler om spenn og også angir retningen i forhold til fly/helikopter. Systemet som er designet for allværsflyvning, dag- og nattooperasjoner, har også en audiovarslingsfunksjon, noe som øker sikkerheten enda mer for piloten og flyvingen.

Piloten kan selv velge ønsket nivå, der høy sensitivitet gir lang rekkevidde (opp til 1600 meter), og det vil være å anbefale under dårlige værforhold, eller ved høye hastigheter. Lav sensitivitet er akseptabelt ved lav flyhastighet og under gode værforhold. Rekkevidden her er ca. 500 meter. Hele systemet veier 4,6 kg, og kan anskaffes til såkalt lav-kostnad. Systemet har vært testet på helikopter med meget gode resultater.

## Bristow kjøper Mi-26 og EH-101?

Under en nylig samtale med Bryan Collins, direktør i Bristow Helicopters Ltd., avslørte han noen av selskapets synspunkter angående anskaffelse av to store helikoptertyper.

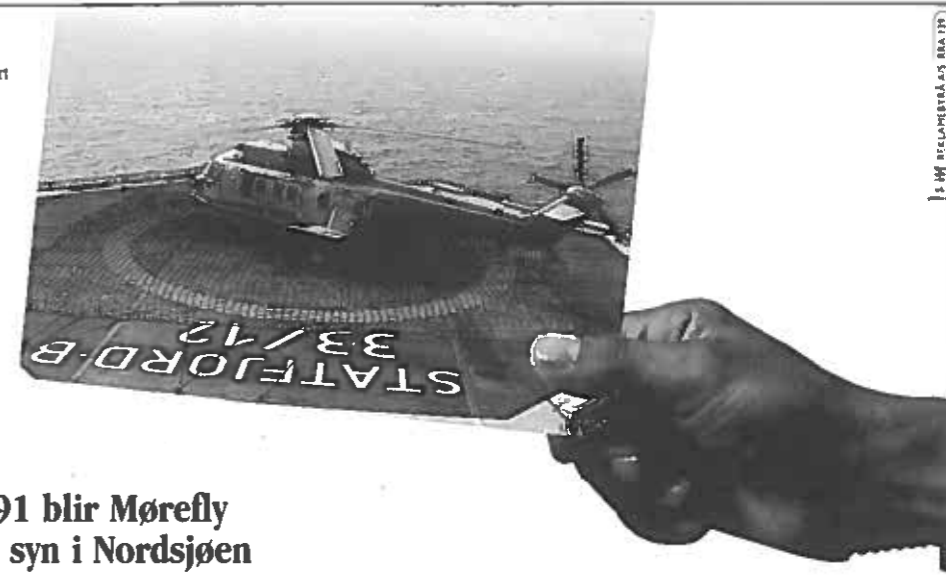
Søkelyset var satt på den russiske MIL Mi-26 (kjent som verdens største helikopter), og den Europeiske EH-101.

Collins erklærte at selskapets ordre på 20 Aerospatiale AS-332 L Super Puma Mk II, ikke utelukket interessen for EH-101.

Bristow Helicopters spesialiserer samarbeidet faktisk med EH Industries for å oppnå enighet i arbeidet med sivile spesifikasjoner for EH-101 operasjoner i Nordsjøen. Han mente videre at Nordsjøen ville fremskaffe et marked på 4-5 EH-101 maskiner i midten av 1990 årene.

Collins kunne også bekrefte at selskapet tidlig på 80-tallet hadde evaluert det russiske kjempehelikopteret Mi-26. Innledende forhandlinger med MIL-byrået og den russiske handelsministeren hadde foregått, men helikopteret ble aldri kjøpt fordi russerne ikke gjorde alvor av å selge det.

Hovedtyngden av våre offshore-flygninger vil bli utført med AS 332L1 Super Puma.



## Fra 1991 blir Mørefly et daglig syn i Nordsjøen

Mørefly skal sørge for trygg og pålitelig transport av personell og gods til og fra plattformer i Nordsjøen. Vi gleder oss til å ønske våre passasjerer velkommen ombord.

Med to-motors jetpropfly flyr vi charter over hele Europa og ambulansetransport innenlands.

### En erfaren nykommer

Møreflys inntreden på norsk kontinentalsokkel skjer i en alder av 36 år. Som fastlandsnorges ledende helikopterselskap er vi spesialister på krevende oppdragstyper som kraftutbygging, ambulanse- og redningstjeneste.

### ...med klar filosofi

Sikkerhet, service og stabilitet – til fornuftig pris – har brakt oss dit vi er i dag, og gitt oss et omdømme vi vet å ta vare på. Det vil du merke når vi i 1991 blir en del av hverdagen i Nordsjøen.



A/S Mørefly, N-6040 Vigra.  
Tlf. 071 83 391. Fax 071 83 771

Vil du vite mer om A/S Mørefly? Be om å få tilsendt brosjyre.

✂  
KLIPP HER!

Porto

Norsk Helikopter-ansattes Forbund

4033 FORUS



## OFFSHORE SIDEN 1966



### 650.000 PASSASJERER OG 35.000 FLYTIDER I ÅRET

Helikopter Service konsernet er, med sin flåte på 54 helikoptre og 800 ansatte, Norges tredje største luftfartsselskap, og samtidig et av verdens ledende helikopterselskaper. Med sin hovedaktivitet i offshore personelltransport er det

en nøkkelbedrift i norsk oljeindustri. Helikopter Service A/S transporterer årlig 650.000 passasjerer. Gjennom datterselskaper driver konsernet også en landsomfattende virksomhet på innlandsmarkedet.



## HELIKOPTER SERVICE A/S

## Airport Oil Club



### Vårt eget naturlige stamsted

Fra hele landet samles vi på Bergen Airport Hotel. Noen skal offshore, noen kommer fra feltet. Andre skal i forretningsbesøk på Kokstad eller Sandsli. Atter andre treffes i et av hotelets mange populære konferanserom.

#### NYHET

Nettopp fordi Bergen Airport Hotel er blitt vår naturlige møteplass, har vi fått vårt eget stamsted, **Airport Oil Club**, med en rekke aktiviteter og tilbud spesielt for oss — og våre familjer. Aktivitetsplanen rommer bl.a. gammelpop — dart/biljard mesterskap — vinkurs — viltkveld — jazzkvelder — squash — familjedager i velveresenteret — gløggparties m.m. Dessuten Happy Hour i Lobby Bar og Night Flight, samt flere hyggelige overraskelser underveis.

"When you're onshore you're offshore in the Airport Oil Club."

Hotellet tilbyr topp service i en hyggelig og uformell tone, ideell beliggenhet og komfortable rom til fornuftige priser. For oss som bor her ofte, tilbys spesielle stamgjestfordeler med hotelets Stamkort.

Vil du vite mer om Airport Oil Club? Ring (05) 22 92 00 og du får tilsendt «Club-programmet».

Oljehotellet.  
i særklasse!

## BERGEN AIRPORT HOTEL

Kokstadveien 3

5061 Kokstad - Bergen - Tlf. (05) 22 92 00  
Telefax: (05) 22 92 80 - Telex: 40 148 BAH N

