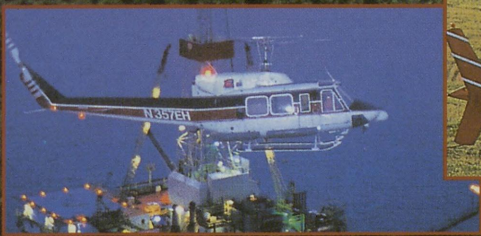




# FAA nytt

NR. 4-97  
Ar 3-8

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



**STILLING LEDIG**  
SE ANNONSE SIDE 17

## INNHold:

Lederen har ordet.....	3
Redaktør .....	4-5
Massiv motstand mot å fjerne den frie forhandlingsretten .....	6-7
Norske helikoptre.....	8-9
AEI.....	10-16
Stilling ledig .....	17
Helitec 1997.....	18-19

**FORSIDE:**  
**BELL COLLECTION**



**NHF's medlemsblad:**

**Ansvarlig redaktør:**

**Tore Lund**

**Redaksjon:**

**Rigmor Nevland,**

**Deadline for innsendelse**

**av stoff til neste**

**nummer av NHF-nytt**

**er 27. februar 1998.**

# Verdt å vite om NHF

NHF ble stiftet i 1984 og er et landsomfattende, frittstående og partipolitisk nøytralt forbund. Det har direkte forhandlingsrett overfor Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Flyselskapenes Landsforening (FL). Forbundet organiserer ca 90% av alle ansatte innen helikopterbransjen (utenom piloter).

NHF's medlemsblad utkommer 4 ganger i året. Det distribueres til våre medlemmer, norske helikopterselskap, alle store oljeselskap og norske myndigheter som har interesse innenfor helikopterdrift.

Vår kontoradresse er:

## **NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND**

Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

Kontortid: mandag-fredag fra kl. 07.30 til kl. 15.00

Tlf. 51 65 39 24, telefax 51 65 37 83

## FORBUNDSSTYRET :

### **Leder:**

Terje Rading  
Fredlundveien 10  
5032 Minde  
Tlf. 55 28 30 86

### **Styremedlem økonomi:**

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

### **Nestleder:**

Arvid Olsen  
Vigra  
6040 Vigra  
Tlf. 70 18 33 70

### **Styremedlem lover og bestemmelser:**

Inge Antonsen  
Orremyra 7  
6900 Florø  
Tlf. 57 74 44 03

### **Sekretær:**

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

### **Styremedlem info:**

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

### **Styremedlem utdanning:**

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

### **Varamedlemmer:**

Eirik Strandås  
Jill-Gunn Pedersen  
Terje Engevik  
Vibecke Hansen

## LEDEREN HAR ORDET

Mandag 8. september ble bransjen rammet av en særdeles tragisk ulykke. Et Super Puma helikopter tilhørende Helikopter Service på vei til Nornefeltet forsvant i havet uten noen form for forvarsel om problemer. Alle 12 ombord omkom, og det var med dyp sorg og fortvilelse vi mottok denne meldingen.

Enhver person som har sitt virke innenfor denne delen av luftfarten vet hvilke prosedyrer, rutiner og forskrifter som er utviklet nettopp med tanke på høyest mulig sikkerhet. Vi som utfører arbeide i forbindelse med både offshore og fastlandsflyging legger til grunn en høy sikkerhetsfilosofi som gjenspeiler seg i det sluttprodukt vi leverer. Derfor føles denne hendelsen totalt meningsløs og den har gjort sterkt inntrykk på oss alle.

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) startet arbeidet umiddelbart etter ulykken med å kartlegge forholdene relatert til havariet.

HSL under ledelse Finn Heimdal var raskt ute i massemedia med sine antagelser og spekulasjoner. Det ble lansert eksplosjonsteori og deretter teori om et mulig løsnest rotorblad. Etter hvert ble det lansert flere og flere sannsynlige teorier om årsaken i media. Ren syning i all offentlighet med andre ord.

En hvilken som helst tragedie gir gode salgstall i media og brukes jo nettopp til det formål. Men at HSL viser så stor grad av medvirkning i mediakjøret er helt nytt, og må betraktes som totalt meningsløst og ikke minst useriøst. Pressen ble sågar invitert til å ta bilder av forvriddede vrakdeler tidlig under etterforskningen av mulig årsak, og likeledes fikk pressen inngående informasjon om viktige funn underveis. Mens forulykkede fremdeles ikke var brakt på land, ble det referert til avspilt bånd med uforklarlige lyder fra cockpit-området. Hvor respektløs går det an å bli spesielt

overfor de etterlatte og bransjen generelt?

Havarikommisjonen for sivil luftfart er nå langt ute av kurs. Dens integritet, objektivitet og troverdighet er sterkt svekket etter denne meningsløse opptreden.

Det stilles store krav til utførelse av arbeidet spesielt for operativt og teknisk personell. Alle ble grepet av ulykken, men hadde fortsatt en oppgave å utføre. Det daglige arbeide fortsatte, men utspillene fra HSL utløste en kanskje enda større fortvilelse og belastning enn nødvendig. Havarikommisjonen kan ikke ha vurdert hvilke effekt deres utspill har hatt overfor involvert personell.

Med sine useriøse arbeidsmetoder var HSL mer eller mindre direkte ansvarlig for den psykiske tilstand til alt personell som var involvert i det daglige vedlikeholdet av luftfartøyet, likeledes dem som var involvert i komponenter og enkeltjobber utført tilbake i tid. Det er ingen som kan forestille seg hvilke belastninger de personene er utsatt for som har vært noen av de siste som har hatt befatning med et luftfartøy som havarerer.

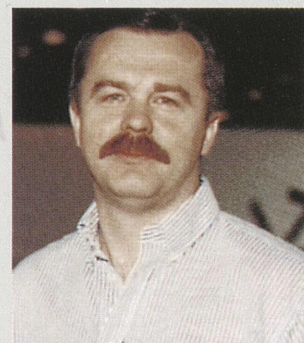
Psykiske belastninger setter sine spor, og medlemmene i Havarikommisjonen kan umulig ha vært oppmerksom på denne problemstilling relatert til deres utspill, og om så var tilfelle avslører de særdeles mangelfulle kunnskaper.

Med sin respekt- og tankeløse opptreden viser HSL en holdning som er helt uakseptabel og som ikke er forenlig med deres arbeide.

Dette må få etterspill, og NHF vil bli svært overrasket om ikke HSL foretar en selvransakelse.

*Alle medlemmer og lesere ønskes en God Jul og et Godt Nytt-År !!*

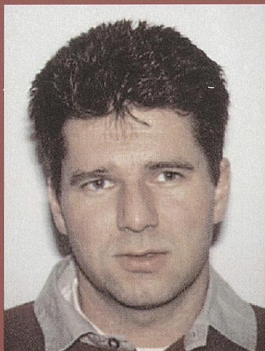
Terje Rading



**Terje Rading**  
Leder



*God Jul*



Tore Lund

Hei hå, nå er det jul igjen og et blad skal ut igjen. Dette er mitt 8. NHF-nytt og dermed det siste i min periode. Den 13-15. feb. holdes det valg og jeg overlater stafettpinnen videre til en ny sliter. I disse to årene som redaktør har jeg lært en hel masse, men føler at det er for mye slit og stress til at jeg hopper på en periode til. Dette fikk jeg jo også høre fra min forgjenger.

Dere må desverre, av ukjente årsaker vente på siste reportasje om "Prosjekt scala" til NHF-nytt 1/98. Der vil også vinneren av fotokonkurransen bli presentert.

Inge Antonsen slår denne gang til med en kjempe reportasje fra AEI kongressen i Beograd. Der har dere som er glad i å lese en utfordring.

Det er ikke lett å finne noe som er direkte julestoff i denne bransjen, så dere får ta til takke med det som vi har fått pakket sammen til dere.

God Jul og  
Godt Nytt År



Hilsen Tore

## MEDLEMSTALL

Det er kommet en del nye medlemmer siden sist.

Helikopter Service	407
Lufttransport	68
Norsk Luftambulans	12
Air Lift	6
Helikopterteneste	4
Nor Aviation	2
Heli Team	1

## REPRESENTANTSKAPSMØTE 1998

Møtet vil også denne gang bli holdt på Ernst Park Hotel i Kristiansand, helgen 13-15. februar 1998. Her vil det bli behandling av forslag som har kommet fra dere medlemmer og det vil bli valgt nytt Forbundsstyre.

## AIRLIFT- NY DIREKTØR

Administrerende direktør og grunnlegger av Airlift har gått av i protest. I en pressemelding 19.11.97 heter det kort at Torbjørn Lie trekker seg etter uenighet med styret om selskapets opplegg for drift og strategi. Lie har 22% av aksjene i Airlift og skal fremdeles ha plass i styret. Selskapet disponerer 21 helikoptre. Konstituerende direktør er tidligere økonomidirektør Petter Lindgren.

## NORSK POOL FOR SKADEFORSIKRING

Vår forsikringsavtale med Norsk Pool for skadeforsikring er sagt opp av Norsk Pool fra 31.12.97. Dette begrunnes med stor utmeldelse, og derfor er det ikke regningssvarende å fortsette. Denne meldingen skal være sendt hjem til alle dere som har Kollektiv Hjem-forsikring gjennom Norsk Pool for skadeforsikring.

## BOND FIKK NY IRSK REDNINGSKONTRAKT

Bond Helicopters er av den irske stat tildelt en kontrakt for redningstjeneste med Sikorsky S-61N ut fra Dublin i fem år fra 1. juli 1998. Kontrakten er verd ca 140 millioner kroner.

Det skal benyttes en spesialutstyrt S-61N som skal flys av mannskaper fra det irske luftforsvaret. Besetningen skal trenes ved Helikopter Service AS sitt treningssenter på Forus. Bond har fra før ansvaret for en tilsvarende redningstjeneste ut fra Shannon.

## POLITIHELIKOPTER

Lufttransport fikk tilslaget i konkurransen om en kontrakt med Justisdepartementet for et helikopter underlagt Landsdelspolitikammer Østlandet. Kontrakten har en verdi på ca. 4 millioner kroner og er et prøveprosjekt som varer i et og et halvt år fra november '97. Det skal benyttes en AS 350B1 Equireuil med et operasjonsområde som i hovedsak dekker Oslo, Akershus, Østfold, Vestfold, Telemark, Buskerud, Hedmark og Oppland. (Også kaldt Østlandet).

I prøveperioden vil tre polititjenestemenn utdannet som helikopterflygere og to flygere fra Lufttransport utgjøre pilotgruppen, som baserer seg på et to pilots-konsept. Oppdragene vil ligge innen trafikkovervåking, ettersøkning og forfølgelse av kriminelle, miljøoppsyn og generell overvåkingstjeneste.

## MASSEOPPSIGELSER I LUFTRANSPORT AS Lufttransport flyr ikke i medvind.

På styremøte i Helikopter Service AS, Lufttransport AS og Helicopter Services Group ASA, ble det den 12.11.97 besluttet å reorganisere innlandsvirksomheten i Skandinavia. Det medfører at det er grunnlag for å ta i bruk masseoppsigelser nok en gang. Staben skal reduseres fra 152 til 119 årsverk, arbeidsgiveransvaret skal for enkelte overføres Heliflyg i Sverige og driften for gjenlevende Lufttransport skal omlegges til å rendyrke ambulanseoperasjoner med helikopter og fixed-wing.

Dette vil medføre store konsekvenser for de ansatte. Og nok en gang bryter Lufttransport og konsernet Helicopter Services Group Hovedavtalens bestemmelser om drøftelser vedrørende omlegging av driften. Styrevedtak er fattet, og de ansattes mulighet til å fremme sine synspunkter i form av drøftelser forut for styrevedtak er ikke iverksatt.

Samme fremgangsmåte ble i hovedsak gjennomført ved fusjonen Mørefly-Lufttransport i 1995. Forbundet fant den gang flere forhold i prosessen så graverende at det medførte en anmeldelse til Arbeidstilsynet.

Meget tyder på at de styrende organer har divergerende oppfatning av arbeidslivets spilleregler i kraft av lovverk og tariffavtaler i forhold til hva de tillitsvalgte har. Men det fritar dem ikke i å ha grunnleggende kjennskap til dem, og hvilke rettigheter disse gir begge parter. Så langt virker det ikke betryggende, og det er meget som tyder på at arbeidsretten kan gå travle tider i møte.



'It 's designed to be operated by unsophisticated personnel'

## STOR REDNINGSAKSJON

Flere helikoptre brukte tre dager på å redde 400 mennesker fra Supai i Grand Canyon da en stor oversvømmelse herjet dalen i midten av august. To UH-60 fra Nasjonal Garden og fire private maskiner ble brukt. Det var noen turister blant de som ble reddet eller evakuert, men de fleste var Havasupai indianere. UH-60 maskinene ble for store å manøvrere i den nederste delen av dalen, så her tok de små private maskinene mesteparten av jobben.

## NYTT NAVN

Boeing/McDonnell Douglas skal heretter hete Boeing. Det betyr med andre ord at maskiner som MD Explorer og MD 500 nå heter Boeing Explorer og Boeing 500. Lett, ikke sant ?

# Siste sjanse! FOTO- KONKURRANSE

Fin frem kamera og ta bilder, og bli med i årets fotokonkurranse.

Konkurransen vil vare ut året med siste innleveringsdato 31. des. 1997.

## REGLER

Bildene må sendes inn av et medlem i NHF.

Bildene vil ikke bli returnert til innsender, og kan fritt brukes av NHF.

Papirkopier i forskjellige størrelser godtas.

Det skal ikke være notert navn på bildene.

Bildene skal ha noe med helikopter å gjøre.

(Ordentlig helikopter eller et leke-, modell-, eller lego helikopter. Bruk fantasien)

Det kan sendes inn flere bilder.

## JURY

Juryen består av redaksjonen, Stab annonsebyrå og Impress.

## PREMIE

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

Bildene sendes til vår kontor adresse:  
Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522  
4055 Stavanger Lufthavn

Merk Konvolutten med «Fotokonkurranse»

# Massiv motstand fjerne den frie handlingsretten

# mot å for-

TEKST: JOHAN PETTER ANDRERSEN SEKRETÆR I  
UAVHENGIGE FAGFORENINGERS FORUM

**Trioen: Arbeiderpartiet, NHO- og LO-ledelsen prøver å innføre sentraliserte, statsgodkjente fagforeningsmonstre som alene skal forhandle for oss alle. Men de møter massiv motstand. Vil neste trekk bli at de fremmer andre forslag med samme negative virkning?**

Det mektige men lite kjente Arbeidsrettsrådet vil endre prinsippene i den enda mindre kjente arbeidstvistloven. Rådet synes det er for mye uro i dagens arbeidsliv. Det er rett og slett for mange fagforeninger og for lett å streike for de ulike yrkesgruppene. Fagforeningene har for mye demokrati. Det tas ikke hensyn til de overordnede målsettingene satt av myndighetene for landets økonomi. Og det kan vel ikke tillates her på berget at fagforeninger kun tar utgangspunkt i egeninteressene og kjemper for størst mulig del av kaka for sine medlemmer til enhver tid, mener rådet.

Forslagene fra rådet innebærer at bare såkalte hovedorganisasjoner med over hundre tusen medlemmer skal ha virkelig forhandlings- og streikerett. Disse kjempene skal være sentralstyrte og kontrollere de viktigste forhandlingene til sine medlemsfagforeninger. På kommunal sektor skal man slå sammen (kople) avstemningene til de ulike fagforbunda i hver enkel statsgodkjent hovedorganisasjon ved tariffoppgjørene. Uavhengige forbund vil utraderes.

## MASSIV MOTSTAND

Rådets forslag har nå vært ute på høringsrun-

de, og heldigvis har det fått mye juling. LO's sek-

retariat er naturligvis for. Det samme gjelder hovedstyret i YS. Men på den andre sida er AF's styre mot og de uavhengige forbunda er mot. Ved nærmere gransking viser det seg at så og si alle AF's medlemsforbund er mot. Forbund som representerer over førti prosent av YS sin medlemsmasse er mot. Og i LO er flere forbund og lokale samorganisasjoner, blant annet LO's største lokalorganisasjon (LO Oslo) mot. Skulle jeg meget grovt antyde et medlemstall bak denne motstanden: Uavhengige fagforeninger: 130 000, YS-motstanderne: 90 000, AF: 200 000, LO-motstanderne 150 000. Godt over 500 000. Altså cirka halvparten av de yrkesaktive fagorganiserte. Når vi samtidig vet at spørsmålet har vært uhyre lite framme i media (NHO- og LO-ledelsen har hatt som linje å ikke delta i offentlig debatt om temaet) og lite debattert på grunnplanet i fagbevegelsen viser en så stor aktiv motstand at den latente motstanden er enda større. Alle de i LO som ikke har behandla spørsmålet blir naturligvis tatt til inntekt for LO-ledelsens syn.

Arbeidstvistloven: Er den viktigste loven som regulerer forhandlingsretten på privat og kommunal sektor. Arbeidsrettsrådet: Et regjeringsoppnevnt råd som består av to fra NHO, to fra LO, to offentlig ansatte jurister og en leder som også skal være jurist. Arbeidsrettsrådets innstilling: Forslag fra Arbeidsrettsrådet som ble offentliggjort i juni 1996 som går inn for å innskrenke den frie forhandlingsretten. Høringsrunde: Når departementet sender forslaget til diverse arbeidsgiverorganisasjoner, fagforeninger og andre instanser for uttalelser. Menneskerettskonvensjoner: Avtaler mellom ulike stater om menneskerettigheter. Fagforeningsfrihet, den frie forhandlingsretten og streikeretten er grunnleggende menneskerettigheter.

## **OGSÅ ARBEIDSGIVERE MOT.**

Blant arbeidsgiverne er motstanden betydelig svakere. De to største, NHO og Kommunenes Sentralforbund er naturligvis for. Men motstand finner man også her, Handelens og Servicenæringens Hovedorganisasjon, Landbrukets arbeidsgiverforening, Norges Rederiforbund og NAVO er alle mot, men på helt andre premisser enn fagforeningsopposisjonen. Kort sagt kan man si at det ser ut som om alle de viktigste arbeidsgiverne er enige om målet; sentralisert kamprett og desentralisert lønnsdannelse. Men de er uenige om forslaget til NHO/LO er den beste metoden for å oppnå dette.

## **OG ANDRE ER MOT.....**

Også departementer og offentlige organer er delt i sin holdning til rådets forslag. Planleggingsdepartementet er sterkt for mens Helse og Sosialepartementet er mot. Og Likestillingsombudet er mot. Når det gjelder lovspecialistene er det å merke seg at Den norske Advokatforeningen er mot.

## **BRYTER MED MENNESKERETTIGHETENE.**

Slik vi ser det er forslaget rett og slett et spark i trynet på grunnleggende menneskerettighetskonvensjoner og den nye paragrafen (110C) i Grunnloven om menneskerettigheter. Uavhengige Fagforeningers Forum ga jurist Ken Uggerud i oppdrag å lage en rapport om dette forholdet. Denne hudfletter Arbeidsrettsrådets innstilling når det gjelder menneskerettigheter. Men trioene på toppen er jo ikke kjent for å være demokratiets høye beskyttere. De vil ha orden. Er de demokratiske rettighetene i veien, må det ryddes opp. Og da kan menneskerettskonvensjoner måtte omgås ved hjelp av sinnrike nytolkninger og språklige nyvinninger.

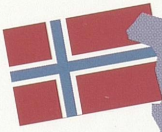
## **HAR ARBEIDSGIVERNE ANDRE ESS I ERMET?**

Ettersom motstanden er så stor er det mulig at rådet vil komme med et endra forslag. Og en nærmere gjennomgang av høringsvarene

viser at fra arbeidsgiversida er det lagt opp til alternative løsninger som delvis kan gi den samme effekt som Arbeidsrettsrådets forslag. De fleste arbeidsgiverorganisasjoner vil innføre et "mest representativ" prinsipp. Kort fortalt betyr dette at den fagforeningen som til enhver tid har flest medlemmer skal ha lovbestemte rettigheter når det gjelder forhandlings- og streikerett. De fagforeningene som er mindre må følge den største fagforeningas avtale. De fleste arbeidsgivere vil ha dette prinsippet innført på bedriftsnivå. Et slikt inngrep i organisasjonsfriheten vil naturligvis bidra til å låse fast det mønstret man har i dag og på den måten primært tjene LO-ledelsen. Men innføringa av dette prinsipp aleine vil ikke gi den ønskede roen. Arbeidsgiverne vil også at Riksmeklingsmannen skal få større myndighet. Bak dette ligger ideen om at han skal kunne pålegge fagforeningene å stemme over et forslag som de ikke nødvendigvis er enige i sjøl skal ut på avstemning, og at konfliktretten da oppheves inntil videre. At det i løpet av høringsrunden ikke har kommet forslag som i samme grad vil kunne sikre at trioene bestemmer lønnsnivået til alle vanlige arbeidstakere til enhver tid og det samtidig har vært så stor motstand gjør at det er svært vanskelig å vite hva Arbeidsrettsrådet vil finne på. Det er godt mulig at heller ikke Arbeidsrettsrådet vet hva det skal finne på.

## **KRAV OM UTVIDELSE AV ARBEIDSRETTSRÅDET.**

Den store motstanden er også koplet med krav om at Arbeidsrettsrådet må utvides til å omfatte flere enn bare LO/NHO. For det er vel ikke så overraskende at når disse blir bedt om å lage endringsforslag så lager de løsninger som er skreddersydd dem sjøl? Nå er AF, YS og uavhengige forbund på hugget og vil inn i rådet. På arbeidsgiversida krever også andre arbeidsgiverorganisasjoner enn NHO å få plass. Den nye regjeringa består av partier som sier at de er mot Arbeidsrettsrådets innstilling og maktkonsentrasjonen som Arbeiderpartiet har stått for. Det er spennende å se om de tør å utfordre de høye herrer...



# NORSKE Helikoptre

FOTO: KENNETH ARILD

Her følger en liste over sivile helikoptre med norsk registrering. Vi vet den ikke er helt riktig eller komplett men med litt hjelp fra dere skulle vi kunne holde en oppdatert liste. Er det ting som ikke er riktig, det mangler noe eller er ting som ikke skulle vært der, gi oss en beskjed. *Hilsen red.*

REG.	ÅR	TYPE	EIER/OPPERATØR	BASE
LN-		BB609	Helikopter Service AS	Option
LN-		BB609	Helikopter Service AS	Option
LN-		EC135	Norsk Luftambulans AS	I bestilling
LN-		EC135	Norsk Luftambulans AS	I bestilling
LN-		EC135	Norsk Luftambulans AS	I bestilling
LN-		EC135	Norsk Luftambulans AS	I bestilling
LN-		EC135	Norsk Luftambulans AS	I bestilling
LN-		EC135	Norsk Luftambulans AS	I bestilling
LN-		AS365N4	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-		AS365N4	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-		AS365N4	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-		AS365N4	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-		MD600N	Ukjen	I bestilling
LN-OAA	88	R22B	European Helicopter Center	Sandefjord
LN-OAB	96	R44	European Helicopter Center	Sandefjord
LN-OBA		AS332L1	Norsk Helikopter AS	Sola
LN-OB	88	MD369E	Tronrud Engineering AS	Royse
LN-OBC	90	R22B	M. Kringen	Stjørdal
LN-OB	94	R22B	European Helicopter Center	Sandefjord
LN-OBE	94	R44	Robinson 44 AS	Oslo
LN-OB		AS332L1	Helikopter Service AS	Sola
LN-OB	95	R44	Sørlandet Helikopter AS	Skien
LN-OB	90	R.22B	European Helicopter Center	Sandefjord
LN-OB	90	AS332L1	Helikopter Service AS	Sola
LN-OB	88	B206L3	Braathens Helikopter AS	Oslo
LN-OC	88	MD369E	AS Nordlandsfly	Mosjøen
LN-OC	89	AS350B1	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OC		SA315B	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OC	91	AS350B2	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OE	96	R44	Robinson 44 AS	Oslo
LN-OH	96	AS332L2	Helikopter Service AS	Sola
LN-OH	96	AS332L2	Helikopter Service AS	Sola
LN-OH		AS332L2	Helikopter Service AS	Sola
LN-OH	97	AS332L2	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-OH	97	AS332L2	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-OH	97	AS332L2	Helikopter Service AS	I bestilling
LN-OL	89	AS350B2	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OL	75	B212	Airlift AS	Spitsbergen
LN-OL	81	AB212	Helikopter Service AS	Sola
LN-OL	85	AS365N	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OL	85	AS365N	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OM	91	AS350B2	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OM	89	MD369E	Helifly AS	Sem
LN-OM	75	SA315B	Helifly AS	Sem
LN-OM	84	AS332L	Helivifra	Hanoi, Vietnam
LN-OM	84	AS332L	Helikopter Service AS	Sola
LN-OM	88	AS365N2	Helikopter Service AS	Sola
LN-OM	92	MD520N	Stang Eiendom AS	Disena



LN-OMM	90	B214ST	Helikopter Service AS	Sola
LN-OMN	91	AS365N2	Helikopter Service AS	Sola
LN-OMO	77	S61N	KLM/ERA Helicopters	De Kooy
LN-OMP	86	MD369E	K. M. Edland	Edland
LN-OMS	81	H369D	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OMU	83	SA315B	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OMV	74	H369HS	Heli-Trans AS	Jorstad
LN-OMW	92	MD369E	Hesnes Air AS	Tønsberg
LN-OMX	91	AS332LI	Airlift AS	Spitsbergen
LN-OMY	78	AS350B	Heli-Trans AS	Jorstad
LN-OMZ	89	MD369E	Helifly AS	Sem
LN-ONA	84	AS332L	Norsk Helikopter AS	Sola
LN-ONB	84	AS332L	Norsk Helikopter AS	Sola
LN-ONC	84	AS332L	Norsk Helikopter AS	Sola
LN-OND	85	AS332L	Norsk Helikopter AS	Sola
LN-ONZ	96	S76C+	Norsk Helikopter AS	Sola
LN-OPB	86	AS350B1	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OPC	86	AS350BA	Heli-Trans AS	Trondheim
LN-OPD	83	AS365N	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OPE	89	AS350B1	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OPH	91	AS332LI	Helikopter Service AS	Sola
LN-OPL	90	AS365N1	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPM	87	AS365N1	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPP	87	AS350B1	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPQ	89	AS365N1	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPR	82	AS365N	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPS	86	AS350B	AS Helilift	Oslo
LN-OPT	86	AS350B1	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPU	73	SA315B	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OPV	90	AS350B2	Heliflight AS	Bygstad/Førde
LN-OPW	73	H269C	K M Edland	Drammen
LN-OPX	90	AS350B2	Airlift AS	Bygstad/Førde
LN-OQB	78	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-OQG	73	B212	Helikopter Service AS	Sola
LN-OQJ	76	B212	Helikopter Service AS	Sola
LN-OQM	77	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-OQQ	79	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-OQR	79	B214B1	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OQU	79	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-ORA	85	SA315B	Helitourist AS	Aurland
LN-ORC	79	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-ORD		SA315B	Helitourist AS	Aurland
LN-ORH	95	AS350B2	Heli-Team AS	Harstad
LN-ORJ	89	AS350B1	Heli-Team AS	Harstad
LN-ORM	80	B214B1	AS Lufttransport	Tromsø
LN-ORT	86	AS350B2	Heli-Team AS	Harstad
LN-ORW	64	UH-1C	S Fosmark	Lysebotn
LN-OSA	80	H269C	Heki Produkter AS	Jessheim
LN-OSB	82	BO105CBS	Norsk Luftambulanse AS	Drøbak
LN-OSE	83	BO105CBS	Norsk Luftambulanse AS	Drøbak
LN-OSF	79	SA315B	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OSI	83	BO105CBS	Norsk Luftambulanse AS	Drøbak
LN-OSJ	73	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-OSK	88	MD369E	AS Nordlandsfly	Mosjøen
LN-OSM	86	AS350B1	AS Helilift	Oslo
LN-OSP	79	B214B1	Helikopter Service AS	Sola
LN-OSS	75	B212	Helikopter Service AS	Sola
LN-OST	74	S61N	Helikopter Service AS	Sola
LN-OSV	90	BK117B1	Norsk Luftambulanse AS	Drøbak
LN-OSZ	84	BO105S	Norsk Luftambulanse AS	Drøbak
LN-OTA	86	AS350B1	Troms Heli AS	Tromsø
LN-OTB	81	SA315B	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OTC	69	H369HS	Geilas Invest AS	Tennevoll
LN-OTD	79	BO105CBS	Norsk Luftambulanse AS	Drøbak
LN-OTG	94	R44	Helikopterdrift AS	Kløfta
LN-OTO	82	AS350B	AS Lufttransport	Tromsø
LN-OTV	92	R22B	S Kjell Arne	Ålesund
LN-OTW	87	S269C	Norsk Aero Bilder AS	Hovden



# AEI

## Annual Congress Beograd

TEKST: INGE ANTONSEN - FOTO: TERJE RADING OG KNUT GRØNSKAR

AEI Annual Congress 97 oppviste et lavt antall delegater. At kun 13 organisasjoner + observatører var representert i Beograd var en skuffelse. Det er omtrent som annual congress 96 i Sydney, men langt mer nedslående på bakgrunn av at majoriteten av medlemsorganisasjonene hører hjemme i Europa og burde kunne delta. Da er det med en viss "norsk" tilfredstillelse jeg konstaterer at NFO/NHF var representert med til sammen 10 representanter etter fordeling 7/3. Svenskene glimret med sitt fravær etter å ha vært beskjedent men gjentagende representert i en årrekke. Andre som var bemerkelsesverdig fraværende var medlemsorganisasjoner og representanter fra land som England, Irland, og Skottland, men Zimbabwe var representert !!

Etter registrering som inkluderte kontant betaling av 160\$ som ikke var planlagt, var årets kongress i gang. Det ble lagt frem og votert over to endringer/tillegg til regelverket (proposals for amendment of the regulations). Et forslag om formalisering av ansvar for to Trustees samt valg av samme ble vedtatt som det forelå. Minimum requirements for annual congress organisers ble vedtatt etter to endringer hvorav en endring fra NHF vedrørende social program som vi mente var et uvesentlig moment. Det kan være et hyggelig ekstra at det finnes et sosialt program, men det skal ikke være en nødvendighet. Det andre gjaldt obligatorisk forsendelse av nyttig informasjon vedrørende visa penger etc.

### PUSH NY ORGANISASJON

En ny medlemsorganisasjon ble innlemmet i AEI. Det er første organisasjon fra Sveits (PUSH), og består av teknikere fra Swissair. (Som tariffmedskyldig i NHF vil jeg gjerne nevne pensjonsavtalen til sveitserne til ettertanke. Er du skiftarbeider og fortsetter som skiftarbeider etter fyllte 50 synker pensjonsalderen fra 63 til 60 år). Ellers hadde den sveitsiske delegaten mye nyttig og interessant informasjon på tomannshånd. Swissair har

gjennomgått store strukturelle endringer, ikke minst på teknisk side. Det som var virkelig bemerkelsesverdig var rekrutteringsproblematikken som han fremhevet som et stort problem. Årsaken er ganske enkelt at unge sveitsere får bedre lønn i annen industri der de slipper søndagsjobb og skiftarbeid !

### NYE POLICY PAPERS

NHF's policy making procedure paper, vår gamle overligger, ble enstemmig votert som Draft Policy paper DP. 000/IR på første forsøk. Jeg hadde vanskelig for å tro det, men det skjedde. Ingen kommentarer eller forsøk på trenering av noe slag. I sannhet en stor dag for en god sak. Når dette forslaget endelig er realisert har AEI fått et riktig og viktig verktøy som sikrer at organisasjonen kan engasjere seg i et bredt spekter av saker. Det er nå den enkelte komiteleder som koordinerer og utvikler policy's i samarbeide med komitemedlemmene. Videre ble det votert over totalt 7 policy papers inklusive DP. 000/IR. De fordelte seg over følgende: DP002/IR utelukker JAR66 "A" personell fra Daily insp. DP004/IR endringer i resolusjon vedr. aircraft licensing. DP. 007/IR vedr. utstedelse av sertifikater. DP. 008/IR vedr. skriftlig og praktisk eksaminering ved utstedelse av sertifikater. DP. 011/IR vedr. hva continuation/recurrent training skal i bestå av. DP013 vedr. en oppfordring til medlemmene om å bruke konfidensielle rapporteringssystemer der slike finnes, samt søke å innføre slike der de ikke finnes. Alle ble vedtatt etter kort saksbehandling i plenum.

### JMC/JMB DELEGATE REPORT.

November 96. AEI's protest til JAA vedr. sertifisering av non JAR 66 kvalifisert personell, som skissert i draft proposal, ble trukket. Mars 97. Protest grunnet JAA utsteder NPA 66-0 uten å ha industriens OK. JAA utsteder NPA 145-7 med intensjon å dekke sertifisering av non JAR 66-0 personell. Mai 97 Alle viktige JAA dokumenter som NPA 66-0 og respektive implementerings prosedyrer,

NPA 147-0, NPA 145-6, samt det andre skis-seutkastet av JAR M. Ikke helt som vi ønsker dem noen av dem, men ikke veldig dårlige heller. Juni 97 JMC/JMB møte. Selskapsrepresentantene liker ikke bildet som avtegner seg og protesterer mot det de mener er for mye reguleringer. "Mer regulering skaper ikke mer sikkerhet men koster mer penger", (hørt den før ??)

Verdt å merke seg i rapporten fra Anadiotis er hans kommentarer om den maktkampen som utspiller seg mellom EU -kommisjonen og JAA. Uansett vil nok JAA utgjøre et faglig tyngdepunkt i utredningsarbeidet selv om EU -kommisjonen blir sittende med det endelige lovgivende mandat. Forskjellen fra status quo kan være, at EU -kommisjonen som lovmaker, i langt sterkere grad kan påvirkes av medlemslandenes politiske maktmidler. Sett på bakgrunn av de til tider sterke nasjonale interessene i EU, og hvordan disse har påvirket implementering av kommisjonens forordninger, er det grunn til tro at en glidning fra JAA til EU-kommisjonen, slik Anadiotis har antydnet, snarere vil sinke enn akselerere prosessen. Det skulle vær nok å minne om pilotenes arbeidstid (Jar ops 3 subpart q). Dette en sak som har stoppet fullstendig opp etter at kommisjonen har tatt ansvaret.

AEI Technical Affairs Committee (ATAC) ReportSiden Sydney har følgende utgjort hovedtyngden av av arbeide. NPA 66-0, NPA 147-0, NPA 145-6, Draft NPA 145-7, JAR 145.65(a) Good Maintenance Practices, JAR OPS 1.175 (i) Qualifications of Nominated Post Holders, JAR-M draft 2. Spesielt interesserte kan henvende seg til NHF for detaljer i endringsforslagene. (I komprimert utgave dreier det seg om + 100 sider så jeg tviler på om redaktøren har budsjett som tåler et slikt julenummer.) Fremtidig aktivitet er en for AEI viktig NPA 145-7. Den introduserer alternative måter å kvalifisere seg på istedet for JAR 66 standarden. JAR M draft 3 kommer. GAIN og Human Factors blir viktige for kommende periode.

GAIN og Human Factors er to beslektede saker som har fått spesiell oppmerksomhet i AEI og som jeg vil gi litt ekstra oppmerksomhet. Selv om det kan virke litt overveldende og omfattende vil jeg oppfordre alle lesere om å lete videre,.. forbi denne rapporten og inn i materien. Det er mye å glede seg over. Ikke minst Human Factors som når en skreller av den akademiske tilnærmingen egentlig består i å løse praktiske problemer i den virkelige verden. GAIN er en halsbrekkende dristig tanke som alle kan delta i.

## G.A.I.N.

Global Analysis and Information Network. AEI har engasjert seg i prosjektet ved vår nyvalgte generalsekretær F. Brüggeman og D.G. Morrison (WG#1). Rapporten etter The 2'nd GAIN Conference i London 27-29 mai er entusiastisk, positiv, og lover at mye må gjøres. Det er opprettet en eget website på adressen <http://gainweb.org>. Et besøk

Executive Board



Working Group

anbefales herved for de som har tilgang. Jeg skal ikke gå i dybden vedrørende GAIN for det finnes ingen store dyp,.. ennå, men jeg skal skrape litt i overflaten.

Kort fortalt handler dette om informasjon. Når 82 % av verdens flyulykker forårsakes av 12 % av verdens operatører fra den 3'dje verden, kan en trygt si at mye kan gjøres ved hjelp av bedre økonomi, innstramning og styrking av regulerende funksjoner, bedre trening, nyere materiell og andre erfaringer den industrialiserte verden har gjort. Men, dette betyr ikke at luftfarten kan løse sine problemer ved å yte litt avansert utviklingshjelp.

GAIN er basert på fire prinsipper som til sammen er et paradigmeskifte i tankesett. Et felles ansvar med 0 ulykker som mål. Å endre tankegangen fra minimalisering av ulykker, til å kreve 0 ulykker. Adopsjon av "føre var" tilnærminger til sikkerhet med fokus på å forutsi sikkerhetsrisiko og forebygge mot samme. Fri flyt av sikkerhetsdata og informasjon mellom alle luftfartens "medborgere". Dette

høres enkelt ut, men ved ettertanke er det ideer som kan få adrenalinet til å sprute i majoriteten av luftfartens styrerom. For selv om alle er opptatt av å høyne sikkerhetsnivået i luftfarten på generell basis, er sikkerhet også et konkurranseelement. Det kan selges til kundene og det har kostet tid og penger å utvikle et sikkerhetskonsept. Siden luftfartsforetakene ikke er veldig oppsatt på å publisere sine erfaringer må vi andre steder for å finne sikkerhetsrelatert materiale. Det finnes en mengde databaser og andre initiativ i form av myndighetsstyrte anonyme rapporteringssystemer og ordinære rapporter med enorme mengder data. Som i mange andre sammenhenger er det ikke mangelen på informasjon som er problemet, men et verktøy til å sile og hente ut riktig informasjon i mengden av informasjon. GAIN er også et forsøk på å lage et slikt silingsystem.

### **GAIN MEDLEMSKAP INFORMASJON**

Individ : Det er ingen formelle medlemskap i GAIN på nåværende tidspunkt. Den eneste måten for enkeltindivider å bli "medlem" er å engasjere seg.



«Micro-flyet»  
for liggende pilot.

Foretak : Konferanseplanleggingskomiteén er alltid på utkikk etter sponsorer for å medvirke til at konferanse registreringskostnader blir lavest mulig. Reduserte registreringskostnader hjelper til å få mer deltagelse i GAIN.

### **HVORDAN BLIR DU INVOLVERT ?**

Det er mange måter å engasjere seg i GAIN . En av de letteste engasjementene er å hjelpe til å samle informasjon. Om du kjenner til en sikkerhetsrelatert organisasjon, en nøkkelkontakt eller en database som ikke er på listen generert av Working Group #3, Kontakt Webmaster (gbooker@acm.org)

### **BLI MEDLEM AV EN WORKING GROUP**

Identifiser en WG som interesserer deg og hjelp til. Om du har en idé som ikke er tatt

opp av en eksisterende WG, kontakt Webmaster og han vil hjelpe deg å komme i kontakt med de rette menneskene. Oversett GAIN informasjon slik at ikke-engelsktalende mennesker kan bli oppmerksomme på hva som er på gang. De ønskede språk for GAIN dokumenter er ICAO språkene (Fransk, Spansk, Arabisk, Russisk og Kinesisk). Om du snakker godt engelsk og minst ett av de andre språkene står du fritt til å sende inn oversettelser av GAIN Web sider til Webmaster.

Privatpersoner eller selskaper som har ressurser tilgjengelige til å være delaktig som sponsor for neste GAIN konferanse, informer Conference Planning Committee. (CPC) CPC Secretary: Malcolm "Skip" Lane, eller web master (gbooker@acm.org) Det neste steget i organiseringen av fremtidige GAIN aktiviteter vil være dannelsen av en ny CPC til å organiserer neste GAIN konferanse, og/eller dannelsen av en formell struktur for GAIN, så som en planleggingskomité eller lignende type av organisatorisk struktur.

### **GAIN WORKING GROUPS**

GAIN har for tiden seks Working Groups som undersøker områder en forventer er viktige for bedre deling av sikkerhetsrelaterte data. De seks gruppene er beskrevet nedenfor med adresse til deres nyeste statusrapport om en slik er tilgjengelig.

*Working Group #1: Information Sharing Proof of Concept*  
Leder av WG #1 er John Dalton (Boeing) e-mail:  
john.c.dalton@boeing.com.

Denne WG er en av to prototype arbeider som er igangsatt. Primært skal WG #1 fastslå muligheten for deling av sikkerhetsdata innen luftfartssamfunnet og dokumentere hva de har lært i løpet av og relativt til prosessen. Det er ingen statusrapport tilgjengelig fra WG #1 p.r i dag.

*Working Group #2: Working Model Prototype.*  
Leder av WG #2 er Mike Holtom (British Airways) e-mail:  
mike.a.holtom@British-Airways.com.

Denne WG er det andre prototype arbeidet. Målet for WG #2 er å demonstrere anvendeligheten av hardware og software som kunne brukes i et informasjonsdelings-nettverk som en "working model" prototype for GAIN.

Forskjellen mellom WG #1 og WG #2 er at WG #1 prøver informasjonsdeling manuelt (som å fysisk sende papir over et bord, he,he), mens WG #2 arbeider med

måter å dele informasjon elektronisk. Det er ingen statusrapport tilgjengelig fra WG #2 pr. i dag.

**Working Group #3: Data Sources Inventory.** Leder for WG #3 er Stewart Schreckengast (MITRE) e-mail: [sschreck@mitre.org](mailto:sschreck@mitre.org). Fokus for denne gruppen er å bereide en inventarliste av eksisterende kilder for luftfartsrelaterte sikkerhetsdata på verdensbasis. Listen skal inkludere alle kilder, ikke bare dem som allerede er allment tilgjengelige. En skrevet rapport fra WG #3 er tilgjengelig. En liste over datakilder ble laget av WG #3 og er implementert i Web Siten.

**Working Group #4: Data De-identification.** Leder for WG #4 er Scott Phillips (Orion Technologies International) e-mail: [sphillip@tomco.net](mailto:sphillip@tomco.net).

Målet for denne WG er å utforske metoder for de-identifisering av sikkerhetsdata for å verne identiteten til datakilden samtidig som en beholder den mest nyttige informasjonen. En statusrapport fra Working Group #4 er tilgjengelig.

**Working Group #5: GAIN Web Site.** Leder for denne WG er Glenn Booker (Dynamic Security Concepts, Inc.) e-mail: [gbooker@acm.org](mailto:gbooker@acm.org).

Denne WG er dedikert til å lage og vedlikeholde en uavhengig World Wide Web site for GAIN. Siten eksistens og innhold er denne WG's status rapport. Se også Web Site Guidelines for en diskusjon på hvordan denne siden er designet.

**Working Group #6: Legal Issues.** Denne WG er fokusert på å identifisere juridiske spørsmålsstillinger relatert til delingen av luftfartsdata. Som en av deltagerne i London sa det, "hadde det ikke vært for advokater hadde vi hatt GAIN i dag". Denne WG trenger et (sterkt) lederskap. Om det er ønskelig og du ikke har tilgang til web adressene, kan det meste skaffes som papirkopi ved henvendelse til artikkelforfatteren.

Human Factors in aviation maintenance ble introdusert av Rolf Dybwad som brukte NFO matriell fra årets Sola-konferanse. Evangelos Demosthenous fra Kypros gav deretter kongressen en dypere innføring i Human Factors begrepet, basert på mengder av innsamlet materiale fra forskjellige kilder som forsker på temaet. JAA har opprettet en Human Factors Steering Group, dessverre uten at AEI er representert.

Etter press fra AEI fikk vi sete i HF sub-group for Maintenance. Denne gruppen hadde et møte som pågikk i Wien i forkant av



Annual Congress, med Torstein Vikøren som deltager. Hans rapport fra møtet var heller nedslående, for det første var han den eneste med en hands-on bakgrunn, for det andre var majoriteten av deltagerne, (de som representerer tradisjonelle arbeidgiverinteresser), ikke interessert i kjernepunktene i HF slik vi ser dem, og for det tredje var de mest opptatt av å legge ned gruppen ASAP, til Torsteins nesten ensomme protester. Sin eneste støttespiller fant han, ikke overraskende, i N. McDonald fra Trinity College Dublin.

Det som er positivt fra møtet er at gruppen fokuserer på de fire P'er nemlig Philosophy, Policy Procedures and Practices. Dette er vitale hjørnesteiner som de finner bare delvis dekket inn i eksisterende JAR's. Gruppen understreker også nødvendigheten av en sikkerhetskultur, noe som er fundamentalt forskjellig fra profittkulturen som er altoverskyggende i bransjen pr. dags dato. Det er mulig at jeg gjentar meg selv til det kjedsommelige, men kvalitetsstyring har ingen ting med sikkerhetskultur å gjøre. Om noen skulle påstå noe annet er det fordi de ikke har lest noe annet enn reklamebrosjyren om Total Quality Management. (I etterkant har ikke Torstein fått noen indikasjoner på om nedleggelsen blir et faktum eller ei, det blir det JAA HF StG som avgjør).

Uansett er ikke saken ute av verden, for det er ikke lenger tvil om viktigheten av

Fred Bruggeman,  
ny general-  
sekretær i AEI.

forskning og implementering av human factors. Spørsmålet er snarere hvor omfattende forskningen skal bli. JAA har derfor opprettet JAA Human Factors Project Advisory Group, som i tillegg til å finne status for iverksatte forskningsprosjekt i medlemslandene, også skal finne frem til landenes fremtidige forskningsbehov. Meningen er at JAA HF PAG skal sette sammen en prioritert liste over forskning som skal danne basis for et fremtidig forskningsprogram i regi av EU-kommisjonen.

Men, hva dreier det seg egentlig om, dette menneskelige elementet i flyvedlikehold? Slik jeg ser det, begynner den menneskelige faktor der maskinen slutter, eller snarere i grensenettet der menneske og maskin samhandler, og strekker seg over hele det bakenforliggende miljø og foretaksaktiviteter. Denne menneskelige faktoren vil i fremtiden skille mellom de luftfartsforetak som lykkes og de som mislykkes. På samme måte som kvalitetsstyring setter fokus på produktet, setter human factors fokus på de som skal utvikle og produsere produktet. Kvalitetssjefer som kjenner sin besøkelsestid, og har et snev av vidsyn, vil se at de her får et verktøy til utvikling av de menneskelige ressursene som til nå har vært sørgelig akterutseilt som mulighet. Å legge forholdene til rette for menneskene i foretaket, slik at de kan forkusere på sine primære oppgaver på en mest mulig effektiv måte. Har du fått en hammer har du lett for å

tro at alt kan bankes på plass, og tilsynelatende er en hammer velegnet til å slå inn en skrue, helt til du har prøvd en skrutrekker. På samme måte kan en definere arbeidsspesifikasjoner til manualene dekker hele vegger, men hvor mye av denne kunnskapen når de som skal bruke den? Når har de anledning til å sette seg inn i den voksende tekstmassen som stadig forandres og omstruktureres i takt med strukturelle og prosessuelle endringer i foretakene? Får de tid til å gjøre ting riktig? Får de det rette verktøyet i form av trening og generell kunnskap? Fra det organisatoriske som kanskje ikke er så innlysende, kan jeg trekke en tråd mot de mer sikkerhetsspesifikke temaene innen HF. Det er et faktum at den menneskelige faktor er involvert i flere ulykker enn før. Når det før var det tekniske eller hardware som feilet, er det nå HF som er årsak til ulykker. Dette gjelder ikke bare luftfarten, Exxon Valdez og Chernobyl er katastrofer som kan tilskrives et menneskelig element. I likhet med de fleste andre komplekse tekniske aktiviteter er menneskelige feil implisert i majoriteten av flyvedlikeholds relaterte kvalitetsfeil, hendelser og ulykker. Generelle estimater av dette "menneskelig feil" bidraget, viser at det har økt med årene. Fra omkring 20% i 60 årene til i overkant av 80% i 90 årene. Personellet som bidrar til disse prosentene er alle kategorier. Designere, ingeniører, produsenter, piloter, cabin personell, vedlikeholdsperso-



nell osv. Alle som er involvert i luftfart er "villige" til å gi et bidrag, ikke fordi vi ønsker det, men fordi vi blir svært utsatt for å gjøre feil når vi overskrider grensene for egen kunnskap, utmatting, kommunikasjon etc. etc.

La meg minne om Boeing's tall fra 94 som jeg har hatt med i tidligere artikler. Fra 276 in flight shut-downs med vedlikeholdsrelaterte feil var fordelingen 33% på ikke fullførte installasjoner, 14,5% skade ved installasjon, 11% feil installasjon, 11% utstyr ikke installert eller manglet, 6,5% FOD, 6% gal feilsøking, inspeksjon, test, 4% utstyr ikke aktivert eller deaktivert. Det som slår deg og meg, er at alle disse feilene kunne vært unngått. Vi har vært og er fremdeles svært opptatt av hvor i systemet et sammenbrudd oppstår, mens vi burde være opptatt av hvorfor et sammenbrudd av sikkerhetsbarrierer oppstår. Det er det Human Factors egentlig handler om.

I løpet av annual congress ble det satt sammen 3 arbeidsgrupper på ulike tema for tilnærming til HM "Hvordan kan introduksjon av et Human Factors program påvirke teknikere?", "Hvilke Human Factors relatert til flyvedlikehold bør reguleres og implementeres i JAR's?" Basert på en matrise utarbeidet i løpet av AEI AC har jeg laget følgende prioriteringsvektorer for Human Factors arbeide fra AEI. (OBS dette er interpolerte verdier basert på tre parametre. Nemlig implementering, forskning og lovregulering.)

#### Lavest tall er viktigste faktor

1,0	Etablering av et Human Factors system
3,7	Skiftarbeid & turnus
4,0	Tidspress / arbeidsbelastning
4,3	Overlevering av Informasjon
4,7	Trening
7,0	MRM (Maintenance Resource Management)
7,0	Proactive Error Rep (proactive = det du trenger før det trengs)
8,7	Sikkerhet på arbeidsplassen
9,0	Kommunikasjon
10,0	Accident/Incident e.g. MEI (British Airways)
10,7	No Blame Policy
11,0	acc/incid e.g.
11,0	Facility Design
13,3	Personal & job relatert
13,7	Consid bef cert maint task
13,7	Cross Cultural Aspect
14,3	Testing troubleshooting
15,0	Automation MMI
15,3	Selection pers/recruit
16,0	Workplace design
18,0	Team work approach
19,3	Disabilities
19,7	Sexual harassment

Som en sammenligning tillater jeg meg å vise JAR-66 og prioriteringene de har lagt på diverse human factors. I er laveste kunnskapsnivå, m.a.o overfladisk kjennskap. A, B1, og B2 er personellkategoriene. Det kan være nyttig å huske på at JAA tenker seg en basiskjennskap fra personell med JAR 66 bakrunn, men at videreutviklingen av HF skal skje innad i en JAR 145 organisasjon. Problemet er at JAR 145 foreløpig ikke legger spesifikke krav på organisasjonene. F.eks. mangler et rapporteringssystem som identifiserer organisasjon/human factors hendelser og feil.

Level		A	B1	B2
9.1	General	1	1	1
9.2	Human Performance and Limitations	2	2	2
9.3	Social Psychology	1	1	1
9.4	Factors Affecting Performance	2	2	2
9.5	Physical Environment	1	1	1
9.6	Tasks	1	1	1
9.7	Communication	2	2	2
9.8	Human Error	1	1	1
9.9	Hazards in the Workplace	1	1	1



Dette er et svakt dokument, men trøsten er at Human Factors faktisk finnes i dokumentet og derfor kan utvikles. Et moment er at en implimentering i JAR-66 betyr at kunnskap om Human Factors blir lovregulert. Det ligger også HF i JAR-M, og JAR 145 vil nok snart bli utvidet med HF siden det vil være naturlig på bakgrunn av HF's organisatoriske struktur.

### DIVERSE

Andre saker som ble behandlet av Annual Congress, var Maintenance at remote places, Tillegg til jar ops 1.895(e) & 3.895(e). Samt Jar OPS subpart M. ICAO Annex 1 status. EASA, (ref EEC-JAA problemer. European Aviation Safety Authority er EEC's paralell til JAA). TGL NR 25 reliability programs. AEI President Andreas Georgiades har vært på JAA FAA harmonisering møte i Berlin juni 97. Han tok opp Human Factors in Maintenance og det ble innlemmet i konklusjonen fra møtet slik at det blir fulgt opp. JAR 66 ser ikke ut til å bli harmonisert med FAR 66 i overskuelig fremtid.

### ØKONOMI

Ikke mye å kommentere. Som alltid er det donasjonene i form av regninger som betalt av medlemsorganisasjonene, men aldri blir presentert for AEI. Det er først og fremst organisasjonene som har representanter i EB som yter mer enn en med rimelighet kan forlange på denne måten.

### JUGOSLAVIA ??

Jeg har forløpig ikke kommentert den sosiale siden av årets Annual Congress. Det jeg kanskje hadde mest utbytte av var den offisielle åpningen av kongressen som var lagt til luftfartsmuseet. Etter at den formelle delen med taler fra Ledelsen i sponsorbedriftene JAT og Avigenex var over, ble det anledning til å se nærmere på gamle flyvemaskiner og helikopter jeg bare hadde hørt om eller sett på bilder. Tyngdepunktet av matriell var naturlig

nok fra den gamle østblokken, men det var også gamle tyske og engelske fly i utstillingen. Jugoslavia har også hatt sin egen fly- og forskningsindustri. Det som særlig fattet min interesse var et par mikroskopiske fly som jeg først antok var førerløse droner eller skalamodeller, men de viste seg å tilhøre et gammelt utviklingsprosjekt der piloten lå på maven med hodet i en hodestøtte. Jeg nevnte disse flyene for en eldre herre som viste seg å være pensjonert pilot fra JAT. Han kunne fortelle at konstruktøren, som hadde vært en god venn av han, døde i 95. Han kunne også fortelle at konseptet hadde vært vellykket i forhold til mange av problemene det var ment å løse. En liggende pilot kunne tåle høye G-belastninger og de beskjedne arealet gjorde at maskinen fikk mye fart av beskjedne motorer. Problemet som til sist gravla prosjektet var at piloten hadde problemer med å orientere seg overhead. Han kunne også fortelle at han i yngre dager i begynnelsen av 50 tallet hadde hatt stasjonering på Sola ?

Ellers var landet preget av sanksjonene etter krigshandlingene som har oppløst det gamle Jugoslavia. Det er mat nok i landet, men infrastrukturen lider under gammelt, utslitt matriell. En spasertur gjennom slumpreget bebyggelse i nærheten av hotellet var grunn nok til å være lettere deprimert resten av dagen. Jeg tror de fleste satt igjen med en liten følelse av å ha blitt brukt etter at vise-statsminister Nikola Sainovic hadde avlagt oss en visitt og bæret oss med en tale. Han hadde selvfølgelig et haleheng av TV-journalister, og ble rikelig dekket i flere nyhetsinnslag på kveldstid av flere TV-stasjoner. Dette uten at AEI og hovedtemaet Human Factors ble fremhevet på noe merkbart vis. At valget på ny president var like om hjørnet var nok en medvirkende årsak.

e-mail, [ingea@vestdata.no](mailto:ingea@vestdata.no)  
AEI Annual Congress Beograd 97

## AEI EXECUTIVE BOARD

### ETTER VALG PÅ NYE EXECUTIVE BOARD MEDLEMMER SER DET NYE EB SLIK UT:

PRESIDENT	Andreas Georgiades
VICE PRESIDENT	Jari B. Miettinen
SECRETARY GENERAL	Fred G. H. Bruggeman
ASSISTANT SECRETARY/ AUSTRALASIA	Peter Murray
ASSISTANT SECRETARY/ EUROPE	Torstein Vikøren
TREASURER	Robert L. Leadbetter
AEI TECHNICAL COMMITTEE CHAIRMAN	Pieter Doyer
AEI INTERNAL AFFAIRS COMMITTEE CHAIRMAN	Trevor Lee
AEI JMC/ JMB REPRESENTATIVE	Efstathios Anadiotis
ELECTION COMMITTEE CHAIRMAN	Dejan Golubovic
AEI PUBLIC RELATION COMMITTEE CHAIRMAN	Dave Morisson

De som har fulgt med fra tidligere ser at Fred Bruggeman og David Morisson er nye i Executive Board. Vi venter oss mye av disse.



# STILLING LEDIG



Norsk Helikopteransattes Forbund ble etablert i 1984 og organiserer ca. 90% av ansatte innen helikopter bransjen (utenom piloter). Vi er inne i en spennende og travel tid og søker derfor etter følgende personer til valg for neste periode i Forbundsstyret:

## NESTLEDER

Nestleder har som oppgave å være lederens stedfortreder ved dennes fravær. Nestleder er også medlem av arbeids-/forhandlingsutvalget.

## STYREMEDLEM ØKONOMI

Styremedlem økonomi har overordnet ansvar for forbundets regnskap og kontakt med revisor og forbundets bankforbindelse.

## STYRE MEDLEM INFORMASJON

Styremedlem informasjon skal være ansvarlig for den informasjon utad som styret har vedtatt, i tillegg har styremedlem informasjon det redaksjonelle ansvaret for utgivelsen av vårt medlemsblad NHF-nytt som utgis fire ganger i året.

## 2 STK. VARAMEDLEMMER

Varamedlem skal være stedfortreder for styremedlem ved dennes fravær.

For alle stillingene kan vi tilby:

- Lønn etter gjeldene tariffer.
- 2 års tjenestetid.
- Et hektisk miljø med gode kamerater.
- Kurs/opplæring.
- Ca. 10 styremøter i året.
- Fri reise til møter.
- Gratis lunsj, kaffe og mineralvann ved møter.

For nærmere informasjon, ta kontakt med et av medlemmene i valgkomiteen som består av :

Henning Solberg	TAF-HS
Trond Haukland	MF-HS
Terje Hjortland	MF-HS
Kjellaug Odberg	TAF-HS
Helge Gjendem	TF-LT

Valgkomiteen ønsker at du som er aktiv og engasjert NHF-medlem, vil bidra til å gi forbundsstyret den best mulige sammensetning. Dette kan du gjøre ved aktivt å bearbeide den eller de av dine kolleger som du vet har mye å bidra med i NHF-sammenheng, til å stille til valg til nytt forbundsstyre. Du kan selvsagt også søke på stillingene selv.

Innkommne forslag må være skriftlig, inneholde fullt navn, firma ansatt i, samt forslagsstillers underskrift. Dette sender du til foreningskontoret. Merk konvolutten "NHF valg 98". Det poengteres at forslagsstiller er ansvarlig for at kandidaten er villig til å ta valg.

**SØKNADSFRIST: 23.01.98**

*Hilsen Valgkomiteen*

# HELITECH '97

TEKST: TORE LUND  
FOTO: KENNETH ARILD



Tirsdag 30. september utførte Prins Andrew, Duke of York den offisielle åpningen av Helitech '97. Dette var andre gang han utførte dette oppdraget, første gang var i 1989. Prinsen var ikke der bare for å åpne det 7. Helitech. Han kunne fortelle at han var der for å finne en arvtager til den kongelige families 23 årige Wessex. Dette skulle være avgjort før 9. Oktober. Det står om 3 typer: Sikorsky S-76C+, Bell430 og Eurocopter AS-365N-4.

Ryktene forteller at AS-365N-4 ligger sterkest an på grunn av at denne har en litt høyere cabin. Helikopter Service har bestilt 4 maskiner av denne typen for levering i 1998-99. Dette viste prinsen og valgte derfor å besøke Helikopter Service sin stand på sin rundtur etter den offisielle åpningen.

Stand no. 317 var Helicopter Services Group sin presentasjon av gruppen. Her var Helikopter Service AS, Bond og Rotortech presentert. I tillegg var Kongsberg Aerospace der for å vise sitt ADS System. Automatic Dependent Surveillance System.

Årets Helitech er, som det kanskje har vært alle år, større en noen sinne. I 1995 deltok 340 utstillere fra 21 land, og det var 10.831 besøkende på de tre bransje dagene. I år hadde 380 utstillere fra 22 land meldt seg på, og det hadde vært over 9000 besøkende etter 2 dager. Det var 140 nye firmaer som stilte ut i år. Arealet hadde



Verdens første helikopter-simulator.





også økt fra 8.700 kvadratmeter i '95 til 9.600 i år. Over 50 helikoptre ble presentert utendørs eller innendørs som modeller eller bilder på plakater eller i brosjyrer.

EC120 ble for første gang presentert offentlig. Denne var i luften nesten hele tiden med potensielle kjøpere. En annen maskin som trakk til seg en del mennesker var den utbedrede versjonen Augusta A109 Power som blant annet hadde byttet ut Allison 250 motorene med Turbomeca Arrius. Den halerotorløse MD900 var og en publikums magnet. Maskinen som ble vist kom fra Belgia og var utstyrt med alle tenkelige hjelpemidler for redningsoppdrag. Heis, radar, varmesøkende kamera, søkelys og mere til.

Ingen av de fire forskjellige annonserte russiske MIL-MI maskinen dukket opp, det var litt skuffende. Det var også flere mindre maskiner som glimret med sitt fravær men dette ble det ikke snakket så mye om som de store russerne. Det var maskiner i luften nesten hele tiden. Noen for å demonstrere for kunder, andre for å holde litt show for publikum. UK Army Air Corps, Blue Eagle Display Team holdt en fin oppvisning i det fine været som holdt seg alle de fire dagene til ende.



Det var også mulig å ta to rekord maskiner nærmere i øyesyn. Robinson R44 (med reg. G-MURY, etter piloten) den første stempelmotor drevne maskin rundt jorden. Fløyet av Jennifer Murray og Quentin Smith. Og den nye raskest rundt jorden maskinen (13 dager, 13 timer og 40 min.) fløyet av Michael Smith og Steve Good.

Innendørs var alle kategorier fra og rundt bransjen representert, mye folk og stor trengsel gjorde det til tider strevsomt å ta seg rundt i den store og varme hallen. Her var en av de store atraksjonene standen der verdens første helikopter-simulator var satt opp. Den var konstruert og bygget av Igor Sikorsky for å kunne trene før take-off med hans VS300. Denne kunne publikum få prøve i noen minutter. Mens man satt der og ikke viste hvilken vei det bar når spaker ble rørt rundt og pedaler tråkket opp og ned ble man fotografert for å få med seg en souvenir med hjem. Når det ble for varmt og man ble sliten i fotografi-fingeren kunne man bare sette retningen mot den store restauranten hvor det var nok å drikke for tørste norske struper. Skulle ønske jeg kunne komme tilbake neste gang.

Bilde til venstre:  
MD (Boeing) 900.

Bilde til høyre:  
Fra venstre: Thor Søreide (HS), Carolyn S. Forsyth (Rotortech Aberdeen), Birgit E. Smeby (HS), Jan E. Linderud (HS), Prins Andrew og Nina Maesen, (HS)

En liten del av landings-/take-off området med den røde G-MURY i midten.



**B-blad**

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn



*Redaksjonen ønsker alle leserne  
en riktig God Jul*



Norsk Helikopteransattes Forbund,

Postboks 522,  
4055 Sola Lufthavn  
Tlf.: 51 65 39 24  
Fax: 51 65 37 83