



NHF nytt

NR. 1-98
Arg. 9

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



INNHold:

Lederen har ordet.....s. 3
Redaktørens. 4
Prosjekt Scalas. 5
Fotokonkurransen.....s. 6-7
Nye styrevers. 8
Flyfag konferanse ...s. 10-14
Museumsbesøks. 15-17

Forsidebildet:

Foto: Kenneth Arild
Mc Donnell Douglas
AH-64A Apache på flyshow
i Sverige.



NHF's medlemsblad:
Ansvarlig redaktør:
Tore Lund

Deadline for innsendelse
av stoff til neste
nummer av NHF-nytt
er 20. mai 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

Nestleder:

Arvid Olsen
Vigra
6040 Vigra
Tlf. 70 18 33 70

Sekretær:

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

Styremedlem utdanning:

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

Styremedlem økonomi:

Pål Bentsen
Halvorstraen 16
4085 Hundvåg
Tlf. 51 54 81 05

Styremedlem lover og bestemmelser:

Sigve Moi
Helletunet 1
4052 Røyneberg
Tlf. 51 65 52 70

Styremedlem info:

Bjørn E. Hansen
Gausdalsveien 43 B
9020 Tromsdalen
Tlf. 77 63 99 97

Varamedlemmer:

Eirik Strandås
Jill-Gunn Pedersen
Geir Soligard
Marit S. Vollan

LEDEREN HAR ORDET

OMORGANISERING OG PERSONELLBEHANDLING

Luftfarten er noe av det mest internasjonale som finnes, og er en bransje hvis utvikling stadig går hurtigere. Det resulterer i at det omorganiseres i stadig større tempo i kampen om markedsandeler og større profitt. Og før man har rukket å tilpasse seg effektiviseringen avløses den av en ny og enda en ny en. Det blir liten tid til å konsentrere seg om det man egentlig skal utføre i hele bedriften fordi organisasjonen mer eller mindre konstant er belastet med utviklings- og effektiviseringsoppgaver.

Problemet er at aktørene følger hverandre med argusøyne. Hver gang en aktør har funnet opp «hjulet på nytt» ved hjelp av kostbare konsulent tjenester, foretar konkurrentene de tilnærmet samme justeringer. Begreper som fusjon, allianser og salg/utskilling av deler av virksomhet er velkjente elementer i kampen om markedsandeler. Midt oppi dette befinner det seg en stor mengde arbeidstakere hvis hverdag føles ofte usikker og ikke minst utsatt.

Bedriftsorganisasjonene er så fokusert på økonomi at det ansettes "økonomiske" ledere i flere ledd i bedriften som leder uten å ha full forståelse for alle momenter i hva systemet dreier seg om. Sentralt i dette befinner det seg en god del medarbeidere som blir berørt på godt og vondt.

I sine mål og strategidokumenter er økonomi og markedsstrategi vesentlig, og menneskene i bedriften blir tilsynelatende fremstilt som viktige. Det er et tankekors at ved de fleste omorganiseringer blir virkningen større for medarbeidere på "golvet" enn for administrasjonen. Finnes det ikke sluttvederlagsordninger og pensjoner å tilby overtallige i administrasjonen så tilpasses de meget enkelt i organisasjonen. Den vanlige medarbeider må enten forlate bedriften eller slynges rundt i systemet som en kasteball. Realitets og konsekvensanalyse av den enkelte medarbeider blir sjelden og aldri foretatt. I mange tilfeller tar bedriften seg til rette med hevd på styringsretten uten å vurdere konse-

kvensen i sin helhet. Det dreier seg ganske enkelt om personellbehandling. Her svikter mange bedrifter og ledere på forskjellig nivå. Kvalitet og sikkerhet er et nøkkelbegrep innenfor bransjen. Det vi opplever er en total mangel på kvalitetssikring innefor personellbehandling. Mange opplever det som svært traumatisk å bli offer i en lite anstendig personellbehandling etter mange års lojalitet overfor arbeidsgiver når større og mindre endringer står på dagsorden. Som sagt, bedrifter omstrukturerer til stadighet, men personellpolitikken består uberørt, om den i det hele tatt finnes. Dette er et oversett element og her ligger det store utfordringer som må tas på alvor.

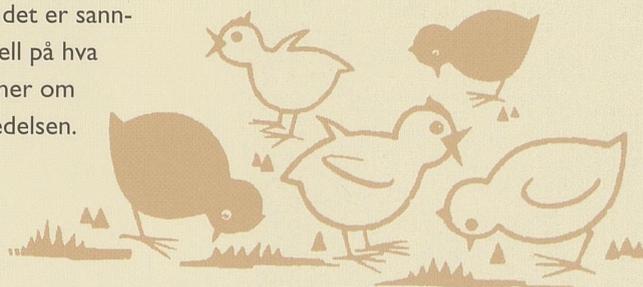
Så til kjerne spørsmålet. Hvorfor har ikke bedrifter innen bransjen opprettet et fond for å håndtere nedbemanning og omstruktureringer samt beskrevet prosedyrer for hvordan man personellmessig behandler verdifulle medarbeidere både under omstrukturering og ikke minst nedbemanning? Det er rett og slett skammelig at det opereres med gode sluttvederlagsordninger og pensjonsavtaler for enkelte toppledere fremfor ordninger, avtaler og systemer for bedriftens ansatte i sin helhet.

Bedriftsledere uttaler mer enn gjerne at de ansatte er bedriftens viktigste ressurs. Det er et utsagn med lite troverdighet. I de fleste tilfeller blir de ansatte målt mot økonomiske resultater, som i en konkurranseutsatt bransje er en nødvendighet. Realitetene er harde nok. Enten er man overflødig, eller så er man gjenstand for vesentlige arbeidsmessige endringer hvis konsekvenser som regel er dramatiske for den enkelte. Samtidig manes det til innsats innad i bedriften og da dukker gjerne opp begrepet "motiverte medarbeidere med tro på felles innsats". Et begrep beskrevet av bedriftsledelsen. Ja, hva motivere egentlig for innsats? Bedriftsledelsen har uttalt seg uten egentlig å vite hva den mener. For den har neppe undersøkt blant medarbeiderne, og det er sannsynligvis stor forskjell på hva medarbeiderne mener om dette enn bedriftsledelsen.



Terje Rading
Leder

God Påske





Tore Lund

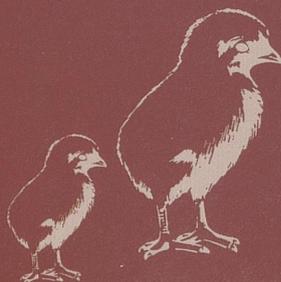
Hei igjen alle sammen!

Noen vil kanskje nå si: Er du redaktør enda? - Svaret er nei. Forklaringen er enkel. Dette bladet kommer ut bare noen uker etter valget, så jeg ville ikke at min arvtager skulle få oppleve det samme som meg ved overtagelse av bladet. Deadline var ute, lite eller ikke noe stoff var kommet inn, nå er ansvaret ditt og tiden er knapp.

Ved å ta dette bladet, håper jeg at den nye redaktøren får tid til å tenke, og komme inn i systemet før det neste bladet kommer ut.

Det nyvalgte styremedlemmet for informasjon i NHF og dermed redaktør for NHF-nytt er Bjørn E. Hansen fra Lufttransport, Tromsø. Lykke til i redaktør stolen Bjørn.

Takk for meg, og god påske til dere alle.



MEDLEMSTALL

Siste vareopptelling viser at NHF har 511 medlemmer, mot 480 på samme tid i fjor.

Disse fordeler seg slik:

Helikopter Service.....	424
Lufttransport.....	60
Norsk Luftambulans.....	14
Air Lift	6
Helikopterteneste.....	4
Nor Aviation.....	2
Heli Team.....	1

LØNNSOPPGJØR

Vårens vakreste eventyr står for døren. Med andre ord årets sentrale lønnsforhandlinger som er et hovedoppgjør der Overenskomsten og lønnstillegg er gjenstand for forhandlinger. NHF's tariffkomite har lagt frem sin innstilling som er et glimrende utgangspunkt for forhandlingsutvalget.

Regjeringen har allerede prøvd å dempe forventningene med å sette en ramme på totalt 3,5%

REPRESENTANTSKAPSMØTET

NHF's Representantskapsmøte ble nylig holdt i Kristiansand. Etter to konstruktive dager la delegatene grunnlaget for kommende periode med å regulere driften og utarbeide nye rammebetingelser. Det nye prinsipp og handlingsprogram stiller det delvis nye styret på store oppgaver som vil kreve innsats i alle ledd.

Medlemstallet viser en positiv utvikling og det vil bli arbeidet aktivt for å få større tilslutning fra NLA, Airliftgruppen og andre selskaper.

Jeg vil takke avtroppende styre- og varamedlemmer for deres innsats og gode samarbeid for denne omgang. Samtidig vil jeg ønske nye velkommen til en aktiv periode.

Terje Rading

MEDLEMSKONTINGENTEN

Kontingenten forblir uendret, men lærlinger etter Reform '94 får en kontingent på Kr. 120,- pr.år.

Årslønn.....	Sats pr mnd.
inntil Kr. -60.000,-.....	100,-
Kr. 60.000 -80.000,-.....	110,-
Kr. 80.000-100.000,-.....	125,-
Kr. 100.000-150.000,-.....	145,-
over Kr.-150.000,-.....	170,-

KONTRAKTER

Lloyd Helicopters (Et selskap i Helicopter Services Gruppen) i Australia har inngått en ny kontrakt med Shell Development (Australia). Kontrakten løper i første omgang i 2 år og dekker Shell's letteprogram i Timor-sjøen. Flygingen skal utføres med et Super Puma AS332L1 og har en verdi på NOK 60 mill.

Helikopter Service har i samarbeid med Bond fått fornyet kontrakten med det italienske rørleggingsselskapet Saipem for 2 år. Kontrakten omfatter både den norske og den britiske delen av Nordsjøen, med mulighet for utvidelse til andre områder der gruppen opererer.

Bond har også vunnet en kontrakt med BP på 5 år til en verdi av \$57 mill. Kontrakten gjelder flyging til to oljeinstallasjoner med to Super Puma MKII fra september i år.

PROSJEKT SCALA

TEKST OG FOTO: TORE LUND

Byggingen stoppet opp en stund, men er nå så godt som ferdig og rett så vakker.

Tilkopling og test av radio og servoer gikk helt etter boka, men tok en del tid. Det gjorde også tilpassing av skroget som måtte få en del hull og spor freset eller boret ut. Det måtte sparkles og pusses før lakking. Det måtte files og freses i ramma for å få skroget på plass.

Skrueene som var brukt til å feste understell og haleror ble for korte når skroget skulle monteres så her måtte nye skruer kjøpes inn. Det skulle brukes distansestykker på 6 mm mellom ramme og skrog, noe som viste seg å være for mye. Vi måtte gå ned til 3 mm for i hele tatt å få skroget på plass. Dette medførte at eksospotten kom farlig nær glassfiberskroget. En stripe av aluminiumstape ble lagt på for å isolere for varme fra potten mot skroget, i håp om å redde skrog og lakk for skader. Lakken som er brukt er faktisk identisk med den som Helikopter Service bruker på sine maskiner. Rart, ikke sant?

Vi skulle vært ferdig før jul men ble av tidsmangel ikke ferdig før slutten av februar. Dette har gjort at vi ikke har hatt oppstart på motor, justert servoer og rotor, sjekket "center of gravity", eller fått lakkert den slik vi ville. Det er kanskje like godt, med tanke på vekt.

Disse tingene får den heldige eier av en Bell 206 Jet Ranger ta seg av.

Bygging så langt har tatt ca. 50 rolige timer, og har vært artig for meg og Arvid.

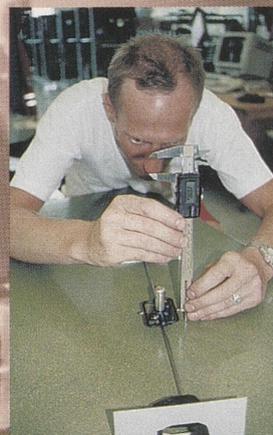


FOTO- KONKURRANSEN

Vinnerbildet



Juryen, bestående av STAB annonsebyrå og Impress, Stavanger, har nå fastslått sin dom og plukket ut ett bilde av de 83 som kom inn til konkurransen:

Vinneren ble Geir Tveit med sitt morsomme bilde. Gratulerer! Geir får dermed vårt "prosjekt scala" bygg, Bell 206 Jet Ranger, til odel og eie. (Se side 5)

Det ble overraskende mange bilder med i konkurransen, noe som ikke stemmer helt med antall deltakere. Svaret ligger hos den meget helikopter interesserte og fotointeresserte Kenneth Arild som sendte inn hele 70 bilder. Applaus...!!! Han stakk ikke av med hans drømmepremie, men har fått et av sine bilder trykket på fremsiden av dette nummeret.

DE ANDRE SOM SENDTE INN BILDER ER:

- Geir-Inge Langøy
- Kevin Frøystad
- Siw Berge
- Øyvind Strøm

I tillegg til vinnerbildet viser vi her flere av de innsendte bildene.

Takk til alle deltakere.



NYE STYRER

FORBUNDSSTYRE

Leder:	Terje Rading	HS Bergen	Sitter 1 år til
Nestleder:	Arvid Olsen	LT-TF Tromsø	Gjennvalgt for 2 år
Sekretær:	Øyvind Østebø	HS-MF Sola	Sitter 1 år til
Styremedlem utdanning:	Rigmor Nevland	HS-TAF Sola	Sitter 1 år til
Styremedlem økonomi:	Pål Bentsen	HS-MF Sola	Valgt for 2 år
Styremedlem lover og bestemmelser:	Sigve Moi	HS-MF Sola	Valgt for 1 år
Steremedlem Info:	Bjørn E. Hansen	LT-TAF Tromsø	Valgt for 2 år
1. Varamedlem:	Erik Strandås	LT-TF Tromsø	Sitter 1 år til
2. Varamedlem:	Jill-Gunn Pedersen	HS-TAF Sola	Sitter 1 år til
3. Varamedlem:	Geir Soligard	NLA Oslo	Valgt for 2 år
4. Varamedlem:	Marit S. Vollan	LT-TAF Tromsø	Valgt for 2 år

STYRET I TAF-HS

Leder:	Audun Aarflot	Ing. avd, Sola
Nestleder:	Kjellaug Odberg	Planavd, Sola
Sekretær:	Tor Baustad	Ing. avd, Sola
Kasserer:	Synnøve Haug	Customer supp, Sola
1. Styremedlem:	Rigmor Nevland	Logestikk, Sola
2. Styremedlem:	Helge Anonsen	Kontroll, Sola
3. Styremedlem:	Hilde M. Ingvaldsen	Trafikk, Bergen
1. Varamedlem:	Günter Iversen	Ing. avd, Sola
2. Varamedlem:	Nils Nygård	Ing. avd, Sola
3. Varamedlem:	Ellen Asbjørnsen	Regnskap, Sola
Repr. HS styre:	Helge Anonsen	Kontroll, Sola
Repr. HSG styre:	Rigmor Nordberg	EDB, Sola

STYRET I MF-HS

Nytt styre ble valg når bladet var i trykken.

STYRET I TAF-LT

Leder:	Bjørn E. Hansen
Nestleder:	Marit S. Vollan
Sekretær/Kasserer:	Liv Gjerdrum
Varamedlem:	Gerd Eriksen
Varamedlem:	Tore Johansen

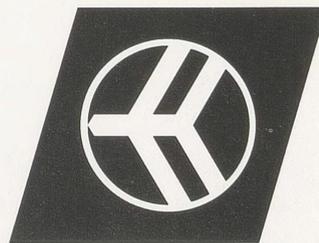
STYRET I TF-LT

Leder:	Einar Mikkelsen
Nestleder:	Arne m. Søreide
Sekretær:	Terje Edvardsen
Kasserer:	Øystein Sandnes
Styremedlem:	Arnt R. Forshaug

ET FREMTIDSRETTET HELIKOPTERSELSKAP

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

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



HELIKOPTER SERVICE

FLYFAG KONFERANSE

November 1997

TEKST: TERJE RADING

Arrangør for årets konferanse var Flyselskapenes Landsforening i samarbeid med opplæringsrådet for flyfag. Nærmere 80 deltagere fylte salen med representanter fra: NHO, Samferdselsdepartementet, Kirke- utdannings- og forskningsdepartementet, Luftfartsverket, Luftforsvaret, fagopplæringskontorer, fylkeskommuner, videregående skoler, flyselskaper, fagforeninger, flymedisinsk institutt, foreleggere med flere, samt en representant for lærlingene. Tema for konferansen var: Flyfagene – basic utdanning i videregående skole. Krav for godkjenning og kvalitetssikring av skolene.

Konferanseleder Birger Bøe fra Opplæringsrådet for flyfag åpnet årets konferanse med å ønske alle velkommen. Direktør Tor Sodeland fra Flyselskapenes Landsforening gav en kort orientering om viktigheten av slike konferanser samt målsettingen med denne: Sette fokus på hvilke krav skolene må oppfylle for Luftfartsmyndighetenes godkjenning etter nye JAA forskrifter, videre kvalitetssikring av skoler og ikke minst opplæring.

KRAV TIL UTDANNING

Dag Silkeoset, Luftfartsinspeksjonen, redegjorde på en solid måte hvilke internasjonale forpliktelser og nasjonale lover og bestemmelser myndighetenes krav består av. Med den norske deltakelse i Joint Aviation Authorities (JAA) hvis hovedformål er felles Europeisk regelverk og standard innen alle deler av luftfarten, er Norge bundet av å tilpasse seg dette regelverket. Norge har dermed ikke full nasjonal råderett lenger.

Det ble pekt på JAR-145 vedlikeholdsorganisasjon/flyverksted ikke er i konflikt med ICAO's standarder.

Forskriftene for flyteknisk grunnutdanning er beskrevet gjennom BSL C (Bestemmelser for Sivil Luftfart seksjon C). Når JAR-66 blir vedtatt vil denne bli gjort legal i Norge ved at den tas inn i forskriftene og får da betegnelsen BSL/JAR-66. JAR-66 vil i første omgang kun omfatte luftfartøy tyngre enn 5700 kg. Luftfartøy lettere enn 5700 kg samt komponenter vil bli en del av forskriftene senere i prosessen.

Basic sertifikat, JAR-66 Aircraft Maintenance Licence-AML.

En basic utdanning i JAR sammenheng er en komplett utdanning som fører til et AML dokument. Dette innebærer at eleven har gjennomført teoretisk utdanning, avlagt og bestått eksamener innenfor et bestemt antall grunnfag. Ved siden av dette har eleven fått praktisk opplæring innenfor vedlikehold av flymaterieell i samsvar med teoridelen, videre at eleven er blitt vurdert som skikket gjennom de praktiske oppgavene som er utført i utdanningsperioden. Dag Silkeoset gjorde oppmerksom på at det er forskjeller mellom et fagbrev etter godkjent utdanning iht Reform 94 og et JAR-66 AML. Det er myndighetene (Luftfartsverket) som godkjenner og utsender et JAR-66 AML basic sertifikat.

PERSONELLKATEGORIER

Det finnes 4 kategorier Certifying Staff som gjenspeiles i JAR-66:

Kategori A (certifying mechanic), Kategori B1, Kategori B2 og Kategori C.

Kategori A kan attestere for utført vedlikehold på mindre Line-Maintenance sjekker og enkle feilutbedringer. Det kreves

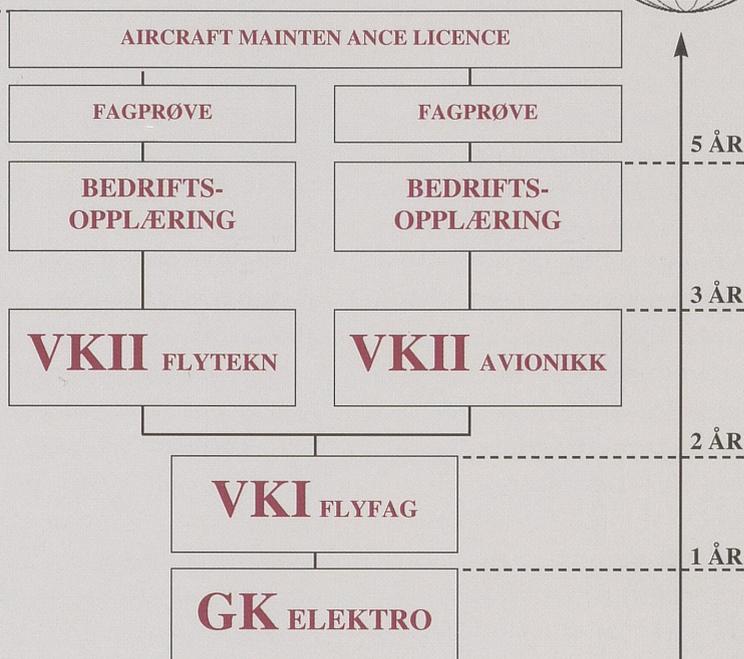
FLYFAGENE

Fagbrev - Basic godkjenning
Luftfartsmyndighetenes krav - BSL/JAR 66



CERT.
STAFF

NON
CERT.
STAFF



minimum 3 års vedlikeholdserfaring og bestått en begrenset eksamen i grunnfag. 3 års vedlikeholdserfaring kan reduseres med å gjennomgå en godkjent utdanning. I tillegg kommer krav om utdanning innenfor den arbeidsoppgave som skal utføres.

Kategori B1 Certifying Staff kan attestere for utført vedlikehold etter Line Maintenance og for enhver feilutbedring innenfor den mekaniske del av luftfartøyet, inkludert motor.

Det kreves minimum 5 års vedlikeholdserfaring og bestått omfattende eksamen i grunnfag. 5 års vedlikeholdserfaring kan reduseres ved å gjennomgå en godkjent utdanning.

I tillegg kommer krav om utdanning for luftfartøy type vedkommende skal attestere for utført vedlikehold på.

Kategori B2 Certifying Staff kan attestere for utført vedlikehold etter Line Maintenance og for enhver feilutbedring innenfor avionikk delen av luftfartøyet. Samme krav som B1, i tillegg kommer krav om utdanning innenfor avionikkssystemene for luftfartøy type vedkommende skal attestere for utført vedlikehold på.

Både Kategori B1 og B2 kreves minimum 2400 timer undervisning og her kan man dekke begge kategorier med en tilleggsutdanning på minst 600 timer.

Kategori C Certifying Staff kan attestere for utført vedlikehold etter Base Maintenance når Kategori B1 og B2 har signert for sine fagområder. Vedkommende er spesialisten innenfor JAR-145 verkstedets vedlikeholdssystemer, og skal sikre at alle vedlikeholdssoppgaver er blitt gjennomført og utsignert. Det er kun satt krav til generelle typekunskaper for Kategori C. Det kreves minimum 3 års erfaring som praktiserende Kategori B1 eller B2. Det er ikke krav til ytterligere utdanning. Det er videre krav til et generelt luftfartøy typekurs.

Her kan alternativt kvalifiseres ved universitets- eller høyskoleutdanning, og det kreves 3 års erfaring med arbeidsoppgaver tilknyttet luftfartøy vedlikehold. Videre krav til å komplettere eksamen i grunnfag som ikke dekkes av universitets- eller høyskoleutdanning. Det første luftfartøy typekurs skal være til Kategori B1 nivå.

KRAV TIL SKOLER

Alle organisasjoner som skal forestå den flytekniske utdanning i den hensikt å tilfredsstille luftfartsmyndighetenes forskrifter og standarder for attesterende personell skal være godkjent til dette.

JAR-147 Approved Maintenance Training.

Forskriften inneholder krav for den godkjente treningsorganisasjonen.

Videre dekker den godkjenning av grunnutdanning og eksamen. Den dekker også kravene til den organisasjon som skal forestå godkjent grunnutdanning.

Det kom frem at det er divergerende krav og retningslinjer vis a versa Reform 94 og JAR-147. For å sikre en lik standard vil JAA gjøre bruk av MAST Team (MAintenance STandardisation Team) hvis hovedoppgave er å overvåke at aktuelle forskrifter og standarder følges.

FLYSELSKAPENES KOMPETANSEBEHOV

Egil Egeland, skolesjef i Braathens SAFE, tok for seg på vegne av skolesjefene i bransjen flere viktige elementer innen opplæring og kompetanse.

Fokus ble satt på korrekt kompetanse med dertil kvalitetsmessig god grunnkompetanse som må være formelt akseptert. Det er fagarbeidere som utgjør stammen i fagfolkene.

Bransjen satser på homogen undervisning og eksaminasjon skolene imellom.

Bransjen krever bedre lærebøker, kvalifisert lærepersonell med erfaring i bransjen, bedre samarbeid mellom skolene, skoleverket må gis reell mulighet til å følge utviklingen, offisielt samarbeidsforum skolene imellom, personalet i flybransjen skal beherske engelsk og at skolene må ligge i et flyoperativt miljø.

Lærlingeinntaket for 1997 var totalt 43: Braathens SAFE 17, SAS 14, Helikopter Service 9 og Widerøe 3. Totalt er det for tiden 105 lærlinger i flybransjen. Flyselskapene vil bestrebe seg på årlige inntak der de vil utvelge sine egne lærlinger og sørge for god praksis i henhold til læreplan der de til slutt vil føre kandidaten opp til fagprøve. Bransjen ser på fagprøven som et viktig ledd i kvalitetssikringen av utdannelsen.

LUFTFORSVARET

Bernt Liland, skolesjef ved Luftforsvarets Tekniske Skolesenter, gav en redegjørelse for Luftforsvarets utdanningssystem, kompetansebehov og personellbehov for sin drift.

Et prosjekt kalt "skole 2000" ble fremhevet som viktig i dette. Det tekniske skolesenter består av Luftforsvarets Tekniske Befalsskole, Luftforsvarets Tekniske Fagskole, Luftforsvarets Elektronikk og Dataskole og Luftforsvarets Fly og Våpentekniske skole.

Ressursene er store med over 300 ansatte og 80 undervisningslokaler. Hele 900 elevplasser er det kapasitet til. Ut over grunnutdanning gis det tilleggsutdanning på ca. 250 forskjellige kurs. Det er for tiden et stort antall lærlinger innenfor flymekanikk og avionikk. I tillegg er det tatt inn 31 nye lærlinger samt 26 lærlinger som er kontraktert til befalsskoleutdanning. Luftforsvaret er dermed den største innfallsporten for lærlinger innen flyfag på landsbasis. Videre er opptaket for yrkesfaglige elever etter Reform 94 innen flymekanikk, avionikk og serviceelektronikk for 1997 på totalt 48 elever. Det ble påpekt fordelene med lærling som befal, der bl. annet fokus på lederopplæring, studiekompetanse, avtjent verneplikt, muligheter for yrkestilsetting i Luftforsvaret, gode tilbud om videreutdanning og ikke minst ca. Kr. 156.000,- i lønn pr. år. Utdanning innen Luftforsvaret vil ikke bli tilpasset JAR forskriftene, kravene er NATO basert som standard.

ORFLY

Leder for Opplæringsrådet for flyfag (ORFLY) Terje Kristoffersen orienterte for rådets virkeområde og arbeid. Orfly spiller en viktig rolle i kvalitetssikring av den flytekniske utdannelsen og det ble fremhevet at videregående skoler må ha JAR-147 godkjenning samt at opplæringen må tilfredsstille kravene i JAR-66. Flyteknisk og avionikk linjer på videregående skoler anbefales lagt under samme "tak" og at skolene må være etablert til et teknisk og operativt miljø underlagt Luftfartsverkets ansvarsområdet i henhold til JAR forskrifter.

Flyelskaperens lærlingprognoser for '98 er 30 innen flyfag og 4 innen avionikk.

For '99 er tallet 31 innen flyfag og 3 innen avionikk. Ansvar for lærlingeplasser fordeler seg 50-50 mellom flyelskaperne og Luftforsvaret. Orfly ser ikke behov for flere skoler eller økning av antall elever. Det er mulig for flyelskaperne og Luftforsvaret å inngå avtale om ekstra VKI/VKII klasse ved behov, men forutsetningen er at de da har ansvar for lærlingeplass til alle.

Når det gjelder lærere ved videregående skoler sidestiller departementet følgende krav: flyteknisk ingeniørhøyskole med 4 års praksis fra flyteknisk avdeling eller fagbrev m/ flytekniske sertifikater og praksis.

HUMAN FACTORS IN MAINTENANCE

Dr. Philos Grete Myhre fra Flymedisinsk Institutt tok for seg de menneskelige faktorer og belastninger flyteknisk personell er gjenstand for. Begrepet Human Factors er kjent for flyindustrien, men har vært mest fokusert på innen operative forhold. Undersøkelser og studier innen teknisk området kom ikke igang før slutten av '70 årene.

Det ble samlet inn data på feil som var begått av teknisk personell for å analysere og kartlegge årsakene til disse.

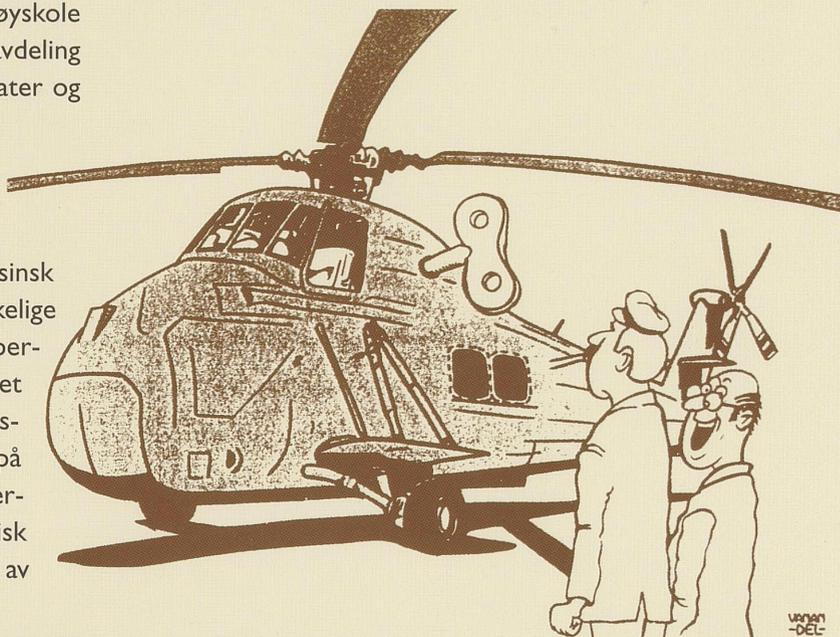
75% av alle feil som var begått kunne spores tilbake til nattskiftarbeid begått mellom kl.04:00 og 06:00. Studier foretatt viser klart at graden av årvåkenhet reduseres sterkt ved nattskiftarbeid. Skiftarbeid, stress og tretthet er typiske faktorer som påvirker muligheter for å begå menneskelige feil. Dette burde være kjent og overrasker neppe noen innen bransjen. Human Factors er et komplekst område med mange elementer, begreper og parametre. Grete Myhre påpekte 3 hovedområder: Personlige faktorer, Systemet/-Organisasjonen og Feilkilder.

Under personlige forhold ble det trukket frem følgende aspekter: personlighet, erfaringsnivå, forhold i privatlivet og fysiologiske reaksjoner. Erfaringene viser at det er svært få og svært sjelden organi-

sjoner underviser/foreleser i hvilke påvirkninger mennesker som går skift er utsatt for.

Organisasjonen: her ble fremhevet kommunikasjon, lederskap og uforenelige mål. Tekniske ledere ble foretrukket som hadde egenskaper innen administrative og økonomiske forhold, mens det faglige mer eller mindre ble oversett. Økonomi er så vesentlig i organisasjonene at lederne ofte er "økonomer" som leder uten å ha full forståelse av alle momenter systemet dreier seg om.

Under systemet ble det fokusert på:



'It 's the ultimate answer to the heat-seeking missile threat'

trening (hvor mye tid blir avsatt, samt kompetanse på instruktører og kvalitet på kursinnhold), administrasjon, arbeidsbelastninger og ergonomi.

Feilkilder: her er 2 hovedgrupper vesentlige; latent feil og aktive feil.

Elementer i latente feil: moral, utstyr, prosedyrer, og tretthet.

Elementer i aktive feil: overskridelser, unngåelse, feilgrep og misforståelser.

Typiske feiltyper som det ble fokusert på: overstimulering/stress. Et resultat av dette er dårlig overblikk, sansene stenger ute viktig informasjon. Videre, manglende kreativitet, distraksjon og ufullstendig instruks.

Grete Myhre påpekte at krisehåndtering innen Maintenance er det ingen som

har fokusert på. Videre at Human Factors står sentralt som tema og må inn som en del av utdannelsen innen flyfag.

Human Factors er et tema som flyindustrien er nødt til å ta på alvor i alle deler av sin drift. Det er store økonomiske summer å spare ved å innføre og gjennomføre dette som en strategisk del av systemet. Norske selskaper virker fremdeles nølende og synes å ha lite innsikt og forståelse av at det dreier seg om at verktøy til utvikling av menneskelige ressurser. JAA har opprettet en egen Human Factors Project Group. En implementering i JAR-66 kommer, og Human Factors vil senere bli implementert i JAR-145.

PANELDEBATT

Som en avslutning på konferansen ble det gjennomført en paneldebatt. Det dreide seg i realiteten om en spørsmål/svar runde blant deltagerne.

Arild Johannesen, lærling SAS, hadde et innlegg angående problemområder lærlinger under Reform 94 møter på arbeidsplassen. Det er for mye teori og lite praksis i VKI og VKII. Ettersom Luftforsvaret ikke er JAR godkjent og ikke har planer om å bli det, ble det stilt spørsmål om elever som er utdannet i forsvaret vil få problemer med overgang til sivil luftfart. En sivil del må gjennomføres dersom personell skal ha mulighet til å ta ut et AML. Fagbrev i seg selv er ikke underlagt JAR forskriftene, dessuten må en ha nødvendig praksis i en JAR-145 organisasjon. Videre ble det svart at læreplaner for videregående skoler tar høyde for JAR kravene. Skal de videregående skolene være til gagn for hele bransjen må den ta høyde for både sivile og militære krav til grunnutdannelsen.

Vegard Rian, Universitetsforlaget, stilte spørsmål hvordan det er mulig å undervise i VKI og VKII med den mangel det er på godkjent undervisningsmaterieell. Hvor er KUF i denne sak? Flyfagene har en av de mest omfattende fagplanene uten gode nok norske lærebøker. Utarbeidelse og utgivelse av lærebøker tar tid og forlagene ser på dette som et rent tapsprosjekt. KUF svarte at de ville ta lærebokproblematikken med seg "hjem" for å avklare

misforhold. Det ble ellers uttalt fra skoler og bransjen at lærebøker er en samfunnsoppgave som det må samarbeides om og at sentrale myndigheter må på banen. Det benyttes lærebøker fra utlandet og ellers er det mye bra fra Luftforsvaret og flyselskapene, men her er det en del gammelt læremateriale også. Både Luftforsvaret og flyselskapene signaliserte at de er villige til å foreta en "lærestoffdugnad". KUF har hovedansvaret, men det er Luftfartsverket som skal godkjenne JAR-147 skolene og derved også undervisningsmaterialet. Ø Askjem fra Luftfartsverket inviterte til et samarbeide med KUF i denne sak.

Rektor Kristian Bade Veire, Sola Videregående Skole stilte bl. annet spørsmål angående samarbeid for å få et mest mulig homogent opplæringsinnhold på de respektive skolene, og det samme ved vurderinger og karaktergivning. Hva skal være kravet til å bli tatt opp som lærling, er det karakter 3? Ifølge Reform 94 har elevene rett på sluttkompetanse, hvordan skal denne rettigheten oppfylles?

Det ble kommentert at karakter 3 frafalt i de nye læreplanene, og at alle parter må være åpen for dialog om samarbeid og være med på å sette felles mål å ta ansvar.

T. Kristoffersen, Orfly, svarte ellers at sluttkompetanse i flyfag er fagbrev, men at det er flere muligheter til kompetanse for de som ikke får lærlingeplass. Opparbeidet praksis i en JAR-145 organisasjon kan føre frem til basic godkjennelse fra Luftfartsverket på linje med lærling og fagbrev.

Det ble ellers stilt spørsmål om ikke behovsprognosen for lærlinger frem i tid er for lav, og da med tanke på at utdannelsen kan brukes i annen yrkesutøving. Det ble svart fra flyselskapene at vi er inne i en markedstopp nå og at ennå har ikke alle fått lærlingeplass. Dette står i grell kontrast til det faktum at flyselskapene i dag leier inn et stort antall utenlandske flyfagarbeider/teknikere.

Dette er et utdrag av de mange spørsmål og svar som ble fremsatt under debatten.

Birger Bøe avsluttet konferansen med en kort oppsummering. NHF ser på dette som et positivt tiltak og ser frem til neste konferanse.

MUSEUMSBESØK

TEKST OG FOTO: TØRE LUND

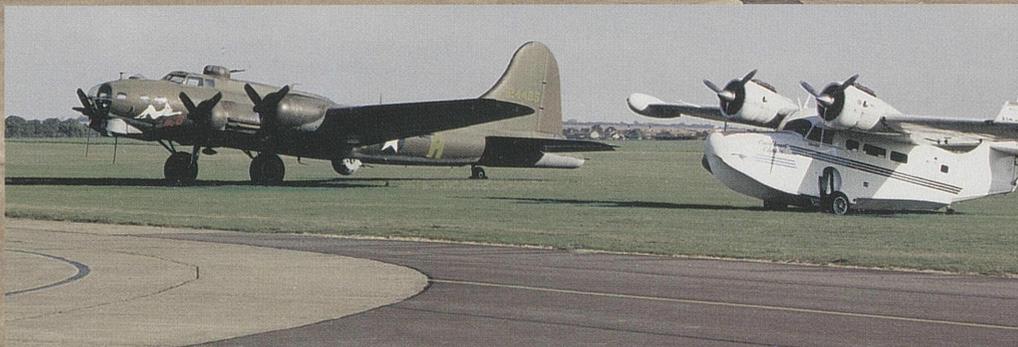
I fjor høst tilbrakte jeg og tre kollegaer en helg i London, hvor vi i tillegg til det som er obligatorisk å gjøre i London, la inn besøk på to av de over hundre museene som har utstilt fly i England.



Hoverfly I... Sikorsky R4.



Fra Imperial War Museum, Duxford.





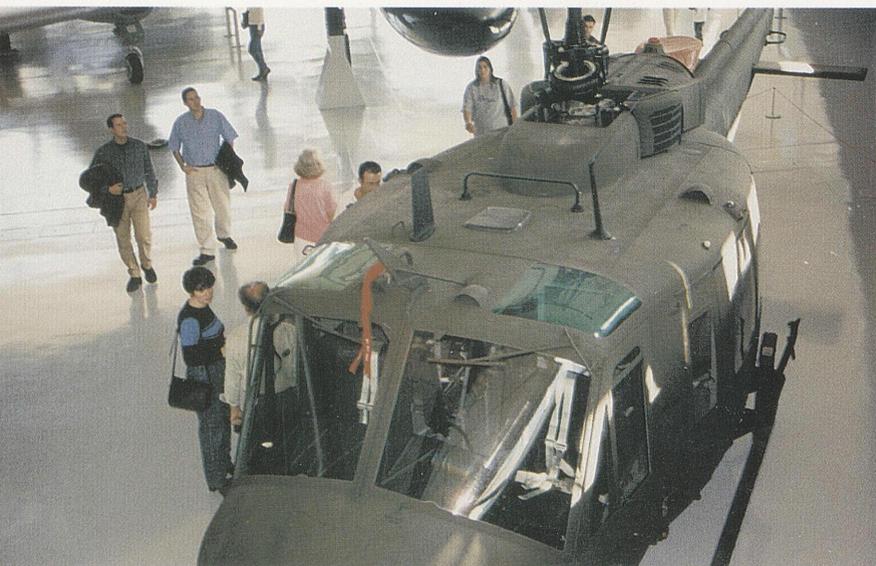
MIL MI - 24
«Hind D».
Sovjetisk angrips-
helikopter i service.
Fra 1970.

Vårt første besøk ble Royal Air Force museum på Hendon. Dit kommer du ved å ta undergrunnsbanen, Northern Line (svart linje) til Colindale. Dette koster ca. 6 pund turretur fra London sentrum og tar ca. 30 minutter. Fra stasjonen er det bra skiltet til museet. Det tar 15 minutter å gå og koster ca. 5 pund å komme inn.

Museet som ble åpnet i 1972 er delt inn i 3 avdelinger, Main Aircraft Hall, Bomber Command Hall og Battle of Britain Hall. Dette er et meget bra museum med god plass rundt flyene, men dårlige lysforhold som gjorde det litt vanskelig å fotografere og filme.

Det blir ofte arrangert spesielle aktiviteter for både unge og gamle. Det er og mulig å få prøve flysimulatoren, som desverre for oss flyinteresserte ungdommer ble reparert denne dagen. Det er kinosal, kunstgalleri, og en egen butikk hvor det

American Air
Museum, Duxford.



var mengder av bøker, video, plakater og andre artikler som selvfølgelig alle var flyrelatert. Det var også en stor restaurant der man kunne slappe av med god mat og godt drikke.

Det var mange og rare fly å se men lite med helikoptre utstilt. De to som var der sto innerst i den mørkeste kroken i Main Aircraft Hall.

Westland Belvedere HCI var det første to motors og to rotors helikopter som RAF tok i bruk. Det er et taktisk transport helikopter som kunne ta med seg ca. 2700 kg. Det var i service fra 1961 til 1969. Den andre maskinen var en Sikorsky R4 som både Royal Air Force og Royal Navy bestilte 45 stykker tilsammen og tok i bruk i 1945 og frem til 1949. Disse ble kjent som Hoverfly I og ble brukt som observasjons og treningshelikopter.

Neste dag gikk opp til Imperial War Museum, Duxford. Drar du dit bør du stå tidlig opp å være der når det åpner kl. 10 for her blir en dag nesten for lite til å få et godt gjennomsyn i alle bygningene. Er du i London kan du ta direktetoget (ekspresen) til Cambridge fra Kings Cross jernbanestasjon. Turen tar ca. 50 minutter og koster 15 pund turretur. Fra jernbanestasjonen i Cambridge tok vi en Taxi i 15 minutter til en pris av ca. 10 pund, men det går også buss (no.103) helt frem til museumsdøren. Inngangsbilletten til museet er litt over 6 pund.

Duxford er vel et av de største og beste flymuseer i Europa med nesten 150 fly i alle kategorier. Dette er et levende museum, der private eiere av fly fra den andre verdenskrig får restaurere og vedlikeholde sine fly. Det er åpent for publikum å ta en nærmere titt på de restaureringsarbeidene som pågår. Det er også mulig å få se et eller flere av disse i luften. Det blir også arrangert flere store flyshow her i løpet av sommeren. Mot en liten sum kan du få en tur i et av de gamle dobbeltdekkerne som flyr rundturer hele dagen.

Duxford består av 5 hangarer, American Air Museum, Land Warfare Hall pluss en del andre bygninger med forskjellige utstillinger. Her er også butikker, restauranter, en stor lekeplass for barna og rullebane av gress.

American Air Museum er det største amerikanske flymuseum utenfor USA. Bygningen har et stort buet tak med gangvei opp langs veggene som gir en god oversikt over flyene som står på gulvet, henger mitt i rommet eller helt oppe ved taket. En enorm glassvegg ut mot rullebanen gjør at man har full kontroll med hva som foregår ute, i tillegg slipper den inn mye lys, nesten for mye med tanke på fotografering.

Land Warfare Hall inneholder tanks, kjøretøy og annet bakkeutstyr fra første verdenskrig og frem til Golf-krigen. utstilt på en slik måte at man nesten føler hvordan soldatene hadde det.

Hangarene var litt for overfylte, noe som også ødela for gode bilder av flyene. Det var også mange maskiner utstilt ute. 40 av maskinene som er utstilt er flygedyktige og 7 av de rundt 150 maskinene er helikoptre.

Planlegger du en tur hit bør du ta med deg gode spasersko og rikelig med film og batterier til både foto og videokamera.

GOD TUR!

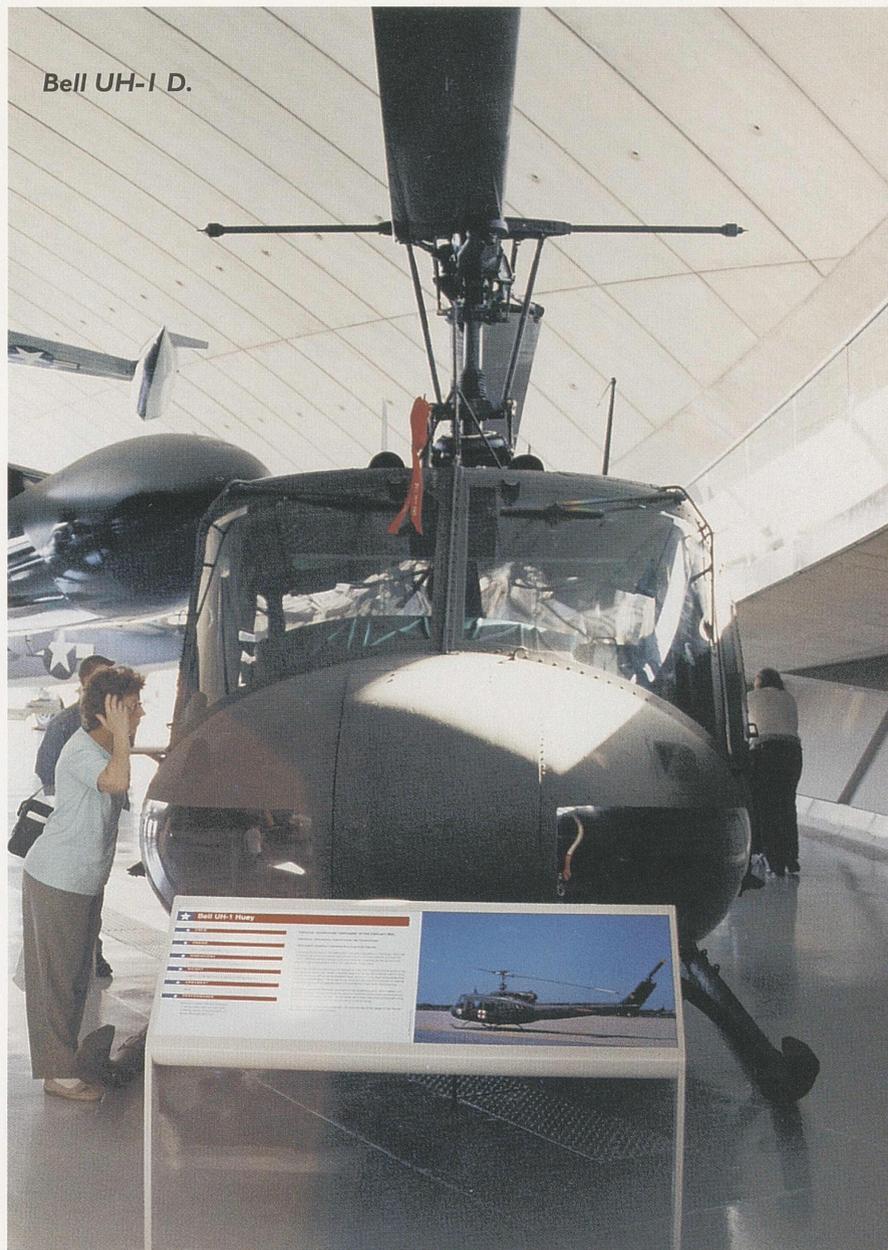
Westland Wasp HAS 1.

Kan pakkes sammen & puttes i ryggsekken.



Cierva C 30 A Autogiro brukt av RAF

til radiokalibrering under Andre Verdenskrig.



KUN 50 KRONER!

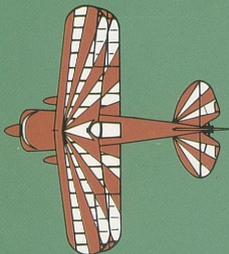


**TEKNISK HOBBY -
MODELLBYGGING - RADIOSTYRINGEN
EN SPENNENDE AKTIVITET. LA DEG FRISTE I VÅR NYE
KATALOG - ET HELT OPPSLAGSVERK I HOBBY PÅ
HELE 288 TETTPAKKEDE FARGESIDER.**

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

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

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



NORWEGIAN

MODELLERS A.S

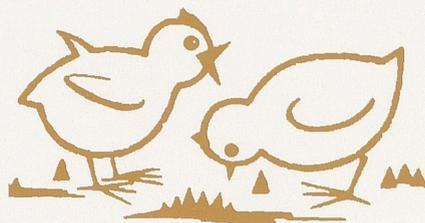
POSTADRESSE: BOX 380 SENTRUM N-3101 TØNSBERG

ORDRETELEFON 333 16140 FAX 333 14573

Butikk: Farmannsveien 48 - TØNSBERG Butikk: Welhavens gate 14 - 0350 OSLO tel 22 56 42 35
Åpningstider Mandag-Fredag 10-17 Torsdag 10-18 Lørdag 10-14

Redaksjonen ønsker alle leserne en riktig

God Påske



B-blad

Returadresse:

**Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn**



Norsk Helikopteransattes Forbund,

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