

NHF-NYTT

NR. 2 • 2000

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



SOLA AIRSHOW 2000



Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn
Telefon 51 94 19 24, Telefax 51 94 19 83
e.post nhf@hesgrp.com. www.nhaf.no

STYRET I NHF



Leder
Bent Danielsen
Thorsastraen 11A, 4029 Stavanger
Tlf: 51 54 25 51
Jobb: 51 94 17 19
Mobil: 90 07 52 91
e-post: bdaniels@hesgrp.com



Nestleder
Arvid Olsen
Molnesrenna, 6040 Vigra
tlf: 70 18 33 70
Jobb: 70 14 62 62, 70 18 95 19
e-post: aolsen@luftransport.no



Sekretær
Marit Vollan
Skjelnan, 9022 Krokeldalen
Tlf: 77 63 36 14, 91 35 0191
Jobb: 77 67 00 22
Fax: 77 60 83 86
e-post: mvollan@luftransport.no



Styremedlem utdanning
Torill Asbjørnsen
Kjellsberg Allè, 4050 Sola
Tlf: 51 65 17 41
Jobb: 51 94 19 22
e-post: tasbjørn@hesgrp.com



Styremedlem info
Laila Østbø
Astridsvei 43, 4311 Hommersåk
Tlf: 51 62 65 76, 95 70 03 40
Jobb: 51 94 17 54
e-post: laila.ostbo@c2i.net



Styremedlem lover og bestemmelser
Sigve Moi
Helletunet 1, 4052 Røyneberg
Tlf: 51 65 52 70, 91 81 54 18
Jobb: 51 94 18 74



1. varamedlem
Martin Fløysvik
Svartmeisveien 15, 4328 Sandnes
Tlf: 51 62 11 50
Jobb: 51 94 16 96
e-post: martin.floeysvik@c2i.net



2.varamedlem
Jill-Gunn Gryte
Gullkjevegen 6, 4056 Tananger
Tlf: 51 69 86 74
Jobb: 51 94 19 24
e-post: jgryte@hesgrp.com



3.varamedlem
Harald Beckhaug
Myrvollveien 15B, 1415 Oppegård
Tlf: 66 99 31 79
Jobb: 37 03 50 84
e-post: bechar@online.no



4.varamedlem
Pål Bentsen
Lundsvågen 14, 4085 Hundvåg
Tlf.: 51 54 81 05
jobb: 51 94 13 13
e-post: pbentsen@hesgrp.com



Styremedlem økonomi
Geir Soligard
Prost Refsumsvei2, 2005 Rælingen
Tlf: 63 83 32 44, 91 32 00 29
Jobb: 67 59 27 59
e-post: solgei@snla.no



• LEDER
Bent Danielsen

«Men hva når mengden av elektronikk installert i fartøyene bare øker på hver nye type som utvikles?»

«– Hvis du synes sikkerhet er dyrt, prøv en ulykke.»

Er vi forberedt på den kommende teknologien?

Hva mener jeg så med denne overskriften?

Jeg kan innlede med hva som sto i Dagens Næringsliv her om dagen.

«Faren for overoppheting av norsk økonomi er fremdeles stor, ifølge OECDs rapport for de økonomiske utsiktene fremover. Inflasjonen i Norge er llerede betydelig høyere enn gjennomsnittet i EU. Innføring av den femte ferieuken, og flere mottakere av kontantstøtten er faktorer som kan føre til økt inflasjon.»

Hvordan påvirker denne faren oss i Luftfarten? Sannsynligvis er det nok noe i det som står i artikkelen, men at kontantstøtten skal før til økt inflasjon? Neppe. Når det gjelder den 5. ferieuken så er vel dette noe regjeringen Brundtland besluttet tidlig på 80-tallet, men som aldri ble fulgt opp.

Tilbake til overskriften.

Det bygges luftfartøyer i høyere teknologisk stand enn noen gang før. Utviklingen går stadig mer

over til at systemer som håndterer luftfartøyer er elektroniske, og dette er/blir da en stor utfordring for de menneskene som skal etterse og vedlikeholde.

Bransjen og de luftfartøyene vi har operert har i lang tid vært mest mekaniske, og derved også appellert til de som har mekaniske interesser og som på den bakgrunn har søkt vårt fagområde.

Men hva når mengden av elektronikk installert i fartøyene bare øker på hver nye type som utvikles? De menneskene som har disse interessene går jo til andre bransjer som har behov for denne kompetansen, fordi de der får langt bedre betingelser? Det er nettopp denne utfordringen vi står ovenfor når vi nå skal inn i forhandlinger.

Mens helikopterselskapene sliter med rekruttering generelt, og innenfor avionikk spesielt, er det samtidig et tankekors at det nettopp her er mest kritisk og ikke ha nok av den kompetanse en er så avhengig av.

30 millioner til «Sleipner»-ofre

Det er dette som får meg til å tenke på hva blant annet et tidligere medlem i NHF sa:
– Hvis du synes sikkerhet er dyrt, prøv en ulykke.

Jeg håper på vegne av oss alle at vi i fremtiden har den kompetansen som er nødvendig, og at det kommende oppgjør holder

oss i stand til å være "ovenpå" når det gjelder sikkerhet.

Nå er det derimot sommer og ferietid for de fleste. Bruk sommeren godt og sørg for å få ladet batteriene før høsten setter inn. God sommer.

Bent Danielsen
Leder

REDAKTØREN

Nå er endelig sommeren her og de fleste kan glede seg over varmere og lysere dager. Vi kan også se frem til en velfortjent ferie, men før dette er det lønnsforhandlinger på programmet, så får man håpe at det ikke blir for stor uenighet mellom partene.

I Helikopter Service as står man overfor en fisjon som skal gjennomføres iløpet av september. Det er med andre ord en spennende tid for de ansatte der.

Selv har jeg benyttet tiden til å se på flyshowet som fant sted på sola 3.juni, og jeg har også fått være med på et spesielt lasteoppdrag, så jeg håper dette nummeret kan være interessant lesing for dere.



Minner om at bidrag til bladet alltid er ønsket, så ta pennen fatt så vanker det kanskje et honorar til deg også!
God sommer!

Laila

MV-22 ULYKKEN

Den amerikanske marinen fortsetter granskingen av den fatale ulykken som skjedde 8.april med en av deres fly av typen MV-22 Osprey. Ulykken skjedde i Marana i Arizona.

Hvis granskingen kommer frem til at det er en mekanisk eller en Computer feil, så vil teste- og evalueringsprogrammet (OPEVAL) helt sikkert bli forsinket. De resterende OPEVAL flyene er blitt satt på bakken i påvente av hva som kommer frem av granskingen. Marinen hadde nesten avsluttet programmet da ulykken fant sted.

15 fra marinen og 4 crew døde under nattkræsjet. Ifølge øyenvitne-rapporter gikk Osprey`en i bakken under omgjøring fra fly til helikopter ved en innflyging til Marina Northwest Airport.

Flyet deltok i en øvelse og crew`et rapporterte under bruk av nattsyn-briller

(NVG) og FLIR kamera. En talsmann fra marinen i Pentagon sier at det er ingenting som tyder på at ulykken var relatert til bruk av disse brillene, og det var utført en rekke natt-oppdrag tidligere. Data fra Flight Data Recorder vil mest sannsynlig avsløre årsaken til ulykken.

Den siste fatale ulykken med en Osprey fant sted 20.juli 1992 i Virginia. Etter dette har Osprey`en flydd ulykkesfritt i 8 år, og den har akkumulert mer enn 3600 flytimer.

I løpet av mars fløy de fire som var med i OPEVAL 140 av de 800 timene de har gjennomført så langt.

«FLYFRAKT»

Å frakte et helikopter kan være litt av en utfordring, iallefall når det skal heises inn i et lastefly.

En Super Puma skulle ned til Øst-Timor for å fly for FN, så lørdag 13. Mai kl. 01.30 landet et lastefly fra Air Kazakhstan av typen Ilyushin Il-76 på Sola for å hente helikopteret fra HS og frakte det til Darwin.

På forhånd var main rotorhead, engine cowlings, main- og tailrotorbladene avmontert og pakket hver for seg, men selv uten dette var det ikke rare klaringene å gå på. 4 traverskraner ombord i flyet ble brukt på heisingen etter at vi trillet maskinen til åpningen bak på flyet, og så begynte moroa.

Med en utrolig presisjon ble helikopteret forsiktig ført innover, og iløpet av en og en halv time var både helikopter og tilhørende deler plassert ombord klar for strapping.

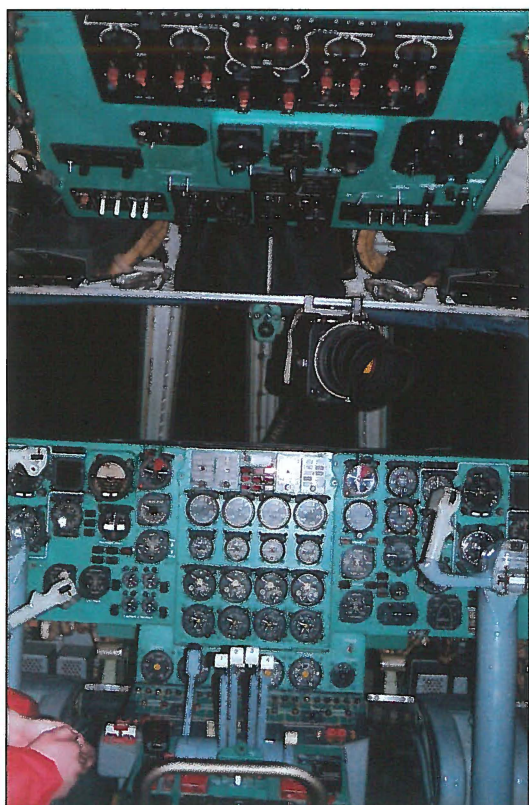
Det var noen hyggelige russere vi møtte, så da loadmasterne strappet utstyr og maskin, ble interresserte vist frem til cockpiten.

Ifølge mannskapet ombord var maxveigt til et slikt fly 195 tonn, hvor 90 tonn var beregnet til fuel.(11 timer) 50tonn med last



kunne flyet ta, så det sier seg selv at fullastet trenger flyet den rullebanen det kan få.

Det var ikke få som hørte "kjempen" ta av morgenen etter.



JOINT WINTER 2000

Årets repetisjonsøvelser for lette og middelstunge helikoptere ble i år som mange år tidligere lagt til Troms fylke nærmere bestemt Bardufoss til opplæring og Elvenes til selve feltøvelsen med helikopter fra Airlift og Helikopter Service.

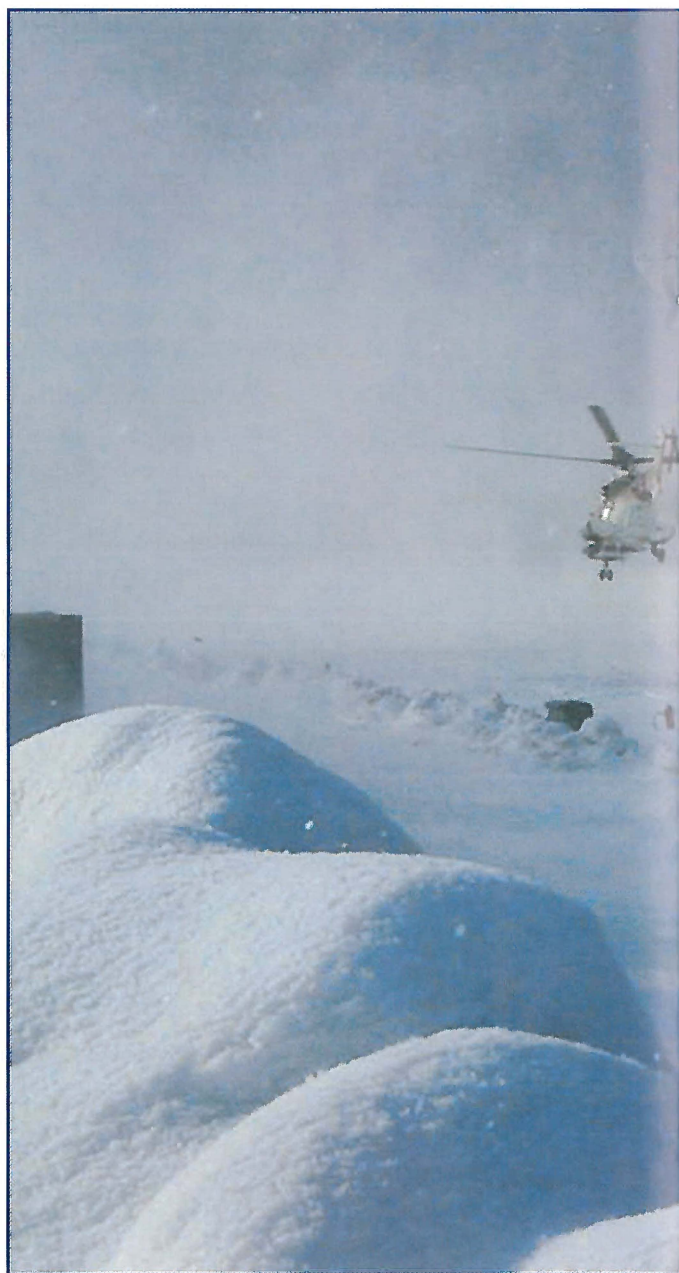


Personell som deltok på øvelsen.

Øvelsen i år Joint Winter 2000 var en nasjonal øvelse med forsterkninger fra NATO, som består av elementer fra Land- Sjø og Luft-styrker.

Styrkene bestod av ca 6000 mann og ca. 70 fly/helikoptere, det var også med 2stk MI 17 fra Slovakia.

754/756 skv hvor mange av leserne er mobdisponert , bestod på denne øvelsen av ca. 30 befal og rundt 40 menige som Major Tor-Andreas Horne skulle lede, dette fungerte meget bra.



Vi ankom Bardufoss 2. mars for å forberede inntaket av personellet 7 mars. Etter dette var det 5 dager med avdelingsperioden som består av opplæring i militære fag og våpenbruk. 2 piloter og 2 teknikere pr maskin reiser så til basene Bergen og Kristiansund for å fly A/C til øvelsesbasen på Elvenese i Troms fylke.

Det var vinter og været var ikke helt med oss i år, den ene A/C brukte 2 dager opp og den andre måtte ha 3 dager, men tilslutt ble vi en felles skvadron med 2 stk AS 332L1, og

JOINT WINTER 2000

Formasjon.



4 stk AS 350. Feltperioden er den hektiske perioden for oss med etablering av line med utstyrscontainer, oppstillingsplass til A/C og oppholdstelt, men alt dette gikk greit takket være en fin positiv gjeng.

Det var som de fleste sikkert husker mye snø i Nord Norge denne vinteren, noe som det også var på Elvenes.

1,65m snø måtte brøytes bort fra et område på 50x600 meter, og brøytingen stod på i 14 dager. Flyvingen gikk på alle måter meget bra i år. Vi hadde i år fått montert inn UHF

radioer slik at militære fartøyer og sivile fartøyer kunne ha kommunikasjon med hverandre, det var egentlig et "must" for at vi fra HS skulle delta på øvelsen i år.

Et stort oppdrag var planlagt den første dagen men det snødde bort. Totalt fløy vi mindre på øvelsen enn det som var planlagt. Kun 1 stk sling load, og det var skuffende.

Transporten av A/C tilbake til basene gikk nesten etter planen, 1 A/C måtte overnatte i Kristiansund men det er en hyggelig by en fredag kveld.

JOINT WINTER 2000

De som ikke var med A/C hjem rigget ned feltleiren og alle menige ble fløyet inn til Bardufoss med Airlift, det var populært.

Puss, innlevering og utklarering gikk iløpet av lørdagen og søndag formiddag, så da var det bare å reise med dimmeflyet for oss andre.

Av Svein Olav Fanebust
Fotos: Svein O. Fanebust
og Arild Ystanes



PÅ ØVELSE MED 753 OG 756 SKV (MOB)

I nærmere 10 år har Forsvaret mobbdisponert de fleste lette sivile helikoptrene i egne skvadroner. Dette gjelder de helikoptrene som står i det norske luftfartøy registeret. I begynnelsen var det Hæren som organiserte dette, men i 1996 overtok Luftforsvaret den oppgaven. Mob-helikopter kontoret hos Lufttjenesteinspektoret (LTI), har ansvaret med fordeling av helikoptrene til de forskjellige skvadronene. Siden parken av AS 350'er i Norge er ganske stor, valgte LTI å sette opp en skvadron i Nord-Norge (756 Skv) og en i Sør-Norge (753 Skv) med denne typen. I Nord-Norge har 756 Skv blitt basert på personell og helikopter fra AS Lufttransport og 753 Skv i Sør-Norge fra Airlift A/S. Før fusjonen med Airlift var også helikopter og personell fra Helikopterteneste as med i 753 Skvadronen.

Ved øvelser blir skvadronen en del av Tak-

tisk Helikopter Gruppe (THG). THG består av THG-stab, mob-skvadron og andre helikopterskvadroner som for eksempel 720 Skvadronen. Vi får alle våre oppdrag gjennom THG. Vår "kunde" er Hæren.

Selskapene har stilt med NK og teknisk sjef for skvadronene. Disse går på vernepliktig lønnet kontrakt. Resten av personellet har blitt reppinnkalt eller har stilt frivillig opp. Personell som deltar må som et minimum ha gjennomført verneplikten. Alle som deltar på øvelsene har offisersgrader. Dvs fra fenrik til kaptein. Graden bestemmes av stilling i skvadronen og tidligere utdanning i Forsvaret. Dette kan medføre at en sivilt utdannet flyger som har gjennomført førstegangstjenesten som f.eks. geværmann i Infanteriet, blir løytnant under rep-øvelser. I AS 350'ene er det en flyger og en "crewchief". Crewchief'en er hos Airlift en pilot under utdanninge.





Han har som oftest CPL-H på AS350, men trenger å få samlet opp timer.

Skvadronsledelsen møter før resten av personellet. Ved mindre øvelser er skvadronen på ca. 15 mann, men ved større øvelser er skvadronen på ca. 100 mann inkludert alle kategorier av soldater. Da er 753 skv lagt som en ving under en annen skvadron. Ved de siste øvelsene har 753 Skv vært på øvelse med 754 Skv (HS). Skvadronsjefen er da fra HS.

I tillegg til crew'ene er det også ekstra teknikere og en loadmaster fra selskapene.

Før øvelsen har de utvalgte crew'ene gjennomført treningsflyging i selskapene. Dvs. formasjonsflyging, lavflyging og lasteflyging (kun HS).

En typisk øvelse ser slik ut:

07 feb – 09 feb Forparti, forberedelser

09 feb – 13 feb Avdelingsperioden

14 feb – 17 feb FTX/feltperiode

17 feb – 18 feb Avslutning/dimisjon

I avdelingsperioden blir det gjennomført et fast oppsatt undervisningsprogram. Det er noe tilpasset faggruppene og er repetisjon av noen militære fag. I avdelingsperioden skal også skvadronen gjøre klar utstyr som skal være med på øvelsen. Det er teknisk-sjef, matriell-off og transport-off som har ansvaret for det. Alt teknisk utstyr som heatere, APU'er etc, blir pakket i egen container som blir plassert på "line". Der har vi det som er nødvendig for en kort øvelse.

I avdelingsperiodene bor vi inne på stasjonene og har alle rettigheter i befalsmessene.

I feltperioden bor vi i lagstelt med multifuel ovner. Skvadronen har sitt eget KO som er samlingspunktet for personellet. Der får crew'ene sine oppdrag etc.

Helikopterene blir under øvelsene overført til militært register. Selskapene må omkonfigurere maskinene på hjemmebasene før ferry til øvelse-området. Omkonfigureringen består for oss i Airlift av å male over firma navn og logo. Deretter setter vi på nasjonalitetsmerket. Selskapene sine håndbøker gjelder selv om helikopterene er på militært register.

I februar i år var 753 Skv med en ving på Øvelse Hvitmink i Indre Troms. Airlift stilte med 10 mann og 4 stk AS 350 B1/B2. Vi opererte ut i fra Bardufoss Hovedflystasjon (BaHF) under hele øvelsen. BaHF hadde litt problem med å godta at vi som 753 Skv (søring) kom til Bardufoss, istedenfor 756 Skv. 756 Skv har vært på Bardufoss under mange tidligere øvelser. Dette hadde vi jo litt moro av. Spesielt moro var det at vi kom tilbake med samme mannskap/helikopter 1 måned seinere, men da som 756 Skv. Da var det plutselig ingen problemer lenger.

Under Øvelse Hvitmink fløy vi ca 135 timer. Mye av dette var ferry til/fra Sør-Norge. Vi hadde helikoptrene inne i hangar om natta, da var det godt å stå inne å ta DI. Ute var det mellom -10-20° C og 2 meter snø.

Vi deltok blant annet i et større løft i lag med 339 Skv. Våre helikopter fløy last og

412'ene fløy personell. Å fly last med longline er vår spesialitet, og det har vi svært lyst å få bidra med under øvelsene. Det er ikke alltid at Hæren er klar over vår kapasitet på det området. Oppdragene vi får er ofte persontransport som for eksempel VIP og befaringer med skredforskere. Dette er oppdrag som må gjøres under øvelsen, og når vi tar disse oppdragene blir det mulig flere 412'er til disposisjon for Hæren.

Under Øvelse Joint Winter i mars var 756 i lag med 754 Skv. Av flere grunner kunne ikke Lufttransport stille på den øvelsen. 753 Skv stilte da frivillig opp på den øvelsen, men da som 756 Skv. Vi hadde 14 dager pause mellom øvelsene. Den ble benyttet til flere 500 hrs inspeksjoner og til montering av militære radiosett i maskinene.

Under øvelse Joint Winter var disse i skvadronsledelsen: Tor-Andreas Horne (HS) skvadronsjef. Nils Rune Kollnes (HS) NK-754, Svein Olav Fanebust (HS) Teknisksjef 754, Ole-Ronny Reierstad (AL) Nk-756 og Svein Ystaas (AL) Teknisksjef 756.

BaHF hadde glemt å kalle inn alle befal, så skvadronen var kun på ca 80 mann. HS skulle stille 2 stk Super Puma og AL med 4 stk AS 350 og 1 stk SA365N.

Slutten av avdelingsperioden ble preget av ulykken på Rustadhøgda. Men skvadronen skulle delta i resten av øvelsen og vi etablerte oss i felt på Elvenes.

Der var vi i lag med 339 Skv og en avdeling franskmenn i samme THG. Vi hadde felles bespisning, fuel- og brann/havari-tjeneste. 339 Skv er de profesjonelle når det

gjelder å etablere feltbaser. Dette så vi spesielt på spredning av utstyr og kamuflering. Men 754 Skv overrasket alle med å lage en ny type KO som ble svært godt mottatt, og gjorde noen missunnelige.

Å drive operasjoner i felt under øvelser, er ikke så veldig mye forskjellig fra vår hverdag på innlandet. Vi hadde med oss vintertrekk inkludert bladtrekk. Dette satte vi konsekvent på hver kveld og det sparte oss for mye ekstra arbeid neste dag. For å hindre at bladtrekkene frøs fast, brukte vi å ta en oppstart for å få bort all fuktighet av bladene, før trekkene ble satt på.

Det var tilgang til heatere, APU og strøm-aggregater på line. Disse brukte vi for lite. Det fikk vi erfare en morgen det var mer enn -20°C. Oljen var for tykk og blåste oljefilter pakninger på 3 motorer under oppstart. Ellers hadde vi ikke noe annen snag.

Mine erfaringer med å delta på øvelser med andre selskaper er bare gode. Vi samarbeider godt. Det er svært positivt å bli kjent med andre som arbeider i bransjen. Noen har jobbet i lag før, enten i Forsvaret eller i sivile selskaper. Og vi har alle felles kjente.

756 Skv deltok selvsagt også i feiringen av at HS fikk storkontrakten i år, selv om Airlift var på det tidspunktet utmeldt av Canadian Club (CHC).

Svein Ystaas
Airlift A/S, base Kinsarvik.

**754 Skv laget egen Web side under øvelsen.
Linken er som følger:**

www.robin.no/~niruko/754skv



SOLA AIRSHOW 2000



En dag med variert program stod for tur da Sola Airshow åpnet dørene lørdag 3. Juni klokka 10.00. Det hele fant sted i nordenden av Sola flyplass, og det var flere tusen tilskuere som møtte opp i løpet av dagen for å se på utvalget av luftfartøy av eldre og nyere dato.

Været kunne nok vært bedre, en måtte bevege seg for å holde varmen.

Det første som stod på stevne-programmet var en statisk utstilling hvor imøtekommende deltagerer villig svarte på spørsmål samtidig som store og små ble vist rundt utvendig og innvendig i fly og helikopter. Det var størst kø for å komme inn i et Braathen's fly!

Deltagerne var mange, det var fly-klubber, selvbyggere, flyselskaper og helikopter-selskaper. Den Norske Luftambulansen og hjelpeorganisasjoner var også til stede.

En gammel Dakota DC-3 ble startet, og da ble iveren stor. Veldig mange kjøpte seg en rundtur, og det var noe som falt i smak.

Det mest populære flyet var allikevel Mustang'en. En liten forhånds-oppvisning av akrobatiske kunstner bidro til at flere så frem til hoved-oppvisningen senere på dagen.

Knut Lande var en mester til å manøvrere dette flyet som ble bygget under 2. Verdenskrig.

Etter en oppvisning fra diverse modellfly, var det igjen klart for luftakrobatikk. Saab Safir, DH Vampire, YAK 52 og NA Harvard var noen av de som ble vist frem.

Jæren Mikroflyklubb fikk også bidratt med bl.a. Bucker Jungmann, tiger Moth og Army Cub.

Det var ikke bare fly som stod på programmet denne dagen.

Stavanger fallskjerm klubb utførte flere hopp fra ulike høyder, og høydepunktet var et ikke risiko-fritt hopp hvor en av deltagerne stod på skuldrene til en annen, begge med hver sin skjerm.

Samtidig som Sola Airshow gikk av stabelen, foregikk også den militære Nato-øvelsen "Partnerskap for fred" eller "Cooperative Banners" som den heter på engelsk.

Støynivået var til tider svært høyt da flyene passerte med afterburner på, men det ble delt ut ørepropper i matbodene. Hele 60 av ganger skulle foretas i løpet av denne dagen!



Publikumssuksess!

Natoøvelsen «Partnerskap for fred» skapte også underholdning.



Dette var også hovedårsaken til at det til tider var lang venting mellom de ulike hendelsene.

Finale-hoppet til Stavanger fallskjermklubb ble så forsinket at de fleste tilskuerne var begynt å bevege seg hjemover. Dette var jo veldig synd for hopperne.

En utlodning stod også på programmet. Her kunne man vinne tandem-hopp, tur i akrobat-fly eller flybilletter hos Braathens. Denne var dessverre så dårlig gjennomført at trekningen ikke fant sted før de fleste var dratt hjemover.

Barn og voksne fikk i allefall en lørdag utenom det vanlige. Det ble

solgt enormt mye is, brus og pølser, og de minste syntes det var spennende med kamuflasjemaling i ansiktet. Gjennomførelsen av showet var stort sett bra, men til neste gang håper jeg for all del at vi slipper å stå en halv time i kø for å komme oss på toalettet!



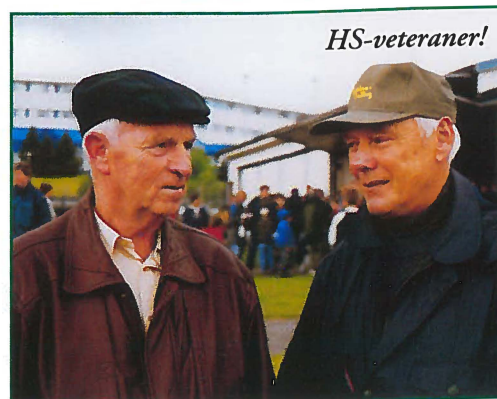
Nordmenn liker å stå i kø.



Speaker-bua!



Her er ikke smokken god nok!



HS-veteraner!



Et lite militæruhell!

BØR MAN VELGE HUMS?

Flere store helikopter er enda ikke utstyrt med HUMS. Dette forteller oss at kostnadene betyr mer for noen operatører enn det gjør for andre. En HUMS installasjon koster mellom 2500 og 6000\$. Det har faktisk blitt foretatt installasjoner opp imot 50000\$.

En annen forklaring kan være at HUMS-produsentene ikke har markedsført teknologien godt nok, og det kan være vanskelig å overbevise kundene om at teknologien fungerer. Likevel er det kun et tidsspørsmål før det offentlige og advokater vil bruke HUMS som et virkemiddel.

Dave Jesse, sjefs-systemingeniør hos BAE, et av de ledende selskaper innen denne teknologien sier:

"Vi har sett situasjoner hvor to like helikopter, et sivilt og et militært flyr side om side nød-situasjoner hvor det sivile har HUMS og det militære ikke"

Jesse spør hva som ville skje om man tenker seg at det militære kræsjer pga en feil som HUMS systemet ombord i det sivile helikopteret ville ha oppdaget.

Hvis det militære forårsaker sivile tragedier, enten i luften eller på bakken, kunne da familiene til ofrene saksøke på det grunnlag at

tilgjengelig sikkerhets-systemer ikke ble brukt av det militære helikopteret?

I USA er svaret "mulig det". I Storbritania er derimot svaret definitivt "ja".

Man kan derfor si at HUMS i fremtiden kan brukes til å beskytte operatører.

Hvis en ulykke skjer på grunn av en mekanisk feil, og systemet ikke oppdager dette, kan operatørens advokat si at deres klienter har gjort alt som var teknisk mulig for å forhindre en slik ulykke.

Luftfarten hevder hele tiden at sikkerheten er det aller viktigste. HUMS kan øke sikkerheten markant. Det er ikke billig, men operatørene av de store helikopterene har stort sett råd til dette. I USA koster fly-relaterte ulykker årlig over 1,5 millioner dollar, og da kan jo operatørene spørre seg om prisen på HUMS i forhold til prisen på ulykkene. Man kan konkludere med å si at det hele vil dreie seg om økonomi.

Hvis operatørene finner ut at fordelene veier opp for kostnadene, så vil kanskje populariteten på HUMS øke.

Hvis ikke, må helikopter-industrien vente på billigere teknologi.

Kilde: Rotor&wing feb.2000

KURS FOR TILLITSVALGTE I REGI AV NHF

FORHANDLINGSKOMPETANSE Innføring

Avholdes i Hønefoss 26. og 27. sept.

Konflikthåndtering og samarbeid : Avholdes på Hamar 3. og 4. oktober
Påmeldingsfrist 20. august

Lobbying : Avholdes på Hamar 14. og 15. november
Påmeldingsfrist 30. september

**MELD DEG PÅ HOS TORILL ASBJØRNSEN PÅ TLF: 51 94 19 22,
ELLER TA KONTAKT MED FORENINGSKONTORET PÅ TLF: 51 94 192 4.**

HMS - NYTT

Visste du at det er 30 000 nervefibre fra mellom 16 000- 20 000 hårceller i hvert øre som danner hørselnerven?

Denne nerven sender så signalene til hjernen, og den er så følsom at den kan måle intensitet og frekvens av lydbølger fra 20-20 000 hz!

Følsomheten er størst i området 3000-5000 hz.

Til sammenligning ligger vanlig tale på 500-2000 hz.

Nedsatt hørsel deles inn i to hovedgrupper. Nerve-døvheter som er lokalisert i det indre øret, eller den vanligste som er skade i ørets lydledende del.

Ved sistnevnte hørselnedsettelse vil høye toner eller lyder som s,f,p,k,t og hard g oppfattes dårligere.

Denne sykdommen kan være medfødt, eller den kan forårsakes av bl.a alderdom og støyforurensing.

Høreapparat vil kunne hjelpe, men det beste er selvfølgelig å beskytte seg slik at øret ikke blir skadet, så husk på viktigheten av hørselvern, disse hårcellene kan nemlig ikke repareres!

NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS (NAS) har overtatt HS' aksjer i Lufttransport AS. Lufttransport vil heretter være et heleid datterselskap av NAS, og selskapet vil fortsette sin virksomhet som idag.

HELIFLIGHT A/S OVERTOK I APRIL 100% av aksjene i Ailift fra de daværende eierne i Ailift AS. Bakgrunnen for eierskiftet er at det var ulike syn på selskapets strategi. Airlift as vil fortsatt drive innen hovedområdene Innland, Ambulanse og Søk og Redning.

REORGANISERING AV HELIKOPTER SERVICE AS er i full gang. Fra 1.september vil selskapet skilles ut til to enheter, hvor HS vil omfatte norsk offshore, trening og utleie, og HSS vil omfatte vedlikeholdstjenester. Bakgrunnen for denne omorganiseringen er behovet for fokus på to vidt forskjellige markeder.

HELIKOPTER SERVICE AS TAPTE frakt- og stuer-saken i Stavanger byrett. Saken gjaldt to forhold- om stuerne har reservasjonsrett mot å bli overført til Securitas ved overdragelse av frakt- og stuervirksomheten, og hvorvidt oppsigelsen som stuerne mottok fra HS etter at de nektet å arbeide for Securitas var saklig.

HELIKOPTERFABRIKKEN EUROCOPTER har nylig meddelt at den i samarbeid med to andre fabrikk- er i ferd med å utvikle sin egen tiltrotor –Eurotilt. De første testflygingene vil trolig skje om femårs tid.

NORSK HELIKOPTER vant Hammerfest. Under leteboring- ene som Norsk Hydro, Statoil og Agip setter igang i Hammer- fest, skal Norsk Helikopter bru- kes.

Det ble foretatt en teknisk og en økonomisk vurdering av HS og Norsk Helikopter, men det var den økonomiske delen Norsk Helikopter var best på.

Norsk Hydro har meddelt at det vil legges ut et nytt anbud hvis boringen skal fortsette etter leteperioden.

SOLAKONFERANSEN er ut- satt til november på grunn av streik.

BELL HELICOPTERS leverte 150 sivile helikoter i 1999 in- kludert 62 single-engine 407.38 militære ble levert sammen med 3 MV 22 til U.S.Marine Corps.Inkludert modifiserte og brukte helikopter leverte Bell 279 stk ifjor.

EUROCOPTER leverte 241 i 1999 og hadde i januar ordrer på 382 nye.

I LØPET AV FEMÅRSPE- RIODEN 2000-2004 er det ven- tet at 2300 nye helikopter skal ut på markedet. Disse vil være fordelt slik:

North America.....	55,3%
Asia,oceania,Africa,	
middleeast.....	8,2%
Latin-America.....	7,8%
Europe.....	28,8%

HJEMMESIDER

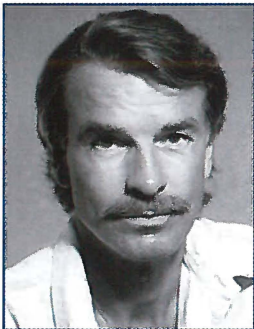
Uavhengige Fagforeningers Forum (UFF) har fått hjemmesider: www.uff.no

B-BLAD

RETURADRESSE:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

HISTORISK: Ny og gammel i skjønn forening. Til høyre står det første helikopteret (Bell 47) som ble produsert av Bell Helicopters. Til venstre: Det siste som ble produsert for HS (Bell 214).



Rolf Engelstad til minne

Tekniker i Lufttransport A/S, Rolf Engelstad døde 26/5-2000 nær 57 år gammel, etter et langt og smertefullt sykeleie.

Rolf begynte i Helikopter Service AS på Fornebu 9/6-1964, og deltok de første årene med helikopter på innlands-oppdrag. Senere da oljeproduksjonen startet på Ekofiskfeltet, var Rolf stasjonert på Gulf Tide på Bell 47 og Bell 206.

Da Helikopter Service AS i 1973 kjøpte nye Bell 212 helikoptere, var Rolf en av de første som ble ut-sjekket på denne typen. Etter dette var Rolf i mange år fast stasjonert på Bell 212 på Ekofiskfeltet.

Engelstad var også en del på reising å Bell 212 i Esbjerg i Danmark, og hos Viking Helikopter Service i Tyskland.

Etter mange år i Nordsjøen valgte Rolf å gå over til innlands-avdelingen i Helikopter Service AS. Der ble han fast tekniker på Bell 214, og han var med på alle de

store anleggs-prosjektene som i mange år pågikk i fjelllandet Norge. Her var 214 den store arbeidshesten.

Ved fusjonen med Lufttransport i 1987 fulgte Rolf med over der. Han var også i flere år stasjonert på Bell 212 ambulansehelikopter i Brønnøysund.

Rolf Engelstad var en omgjengelig og hyggelig tekniker som var godt likt blant sine kolleger. Han hadde alltid godt humør og var en munter kar med mange gode historier på lur.

Dessverre ble Rolf utsatt for et par arbeids-uhell under operasjonen av Bell 214 for vel to år siden, og etter dette har han vært sykemeldt. Senere viste det seg nemlig at Rolf var alvorlig syk, og han forstod tidlig at det bare gikk en vei, men Rolf klaget aldri over sykdommen og sine store smerter. Han døde på Bærum Sykehus etter å ha ligget der i 5 uker.

Rolf Engelstad ble bisatt fra Haslum Krematorium fredag 2. Juni under deltagelse av hustru, den nære familien, slekt og venner, samt tidligere og nåværende kolleger fra Lufttransport AS og Helikopter Service AS. Ledelsen fra Lufttransport var også representert.

Vi lyser fred over Rolf Engelstad's minne

Tromsø 20/6-00 av Lars Stokka