

NHF-NYTT

NR. 3 • 2001

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn
Telefon 51 94 19 24, Telefax 51 94 17 83
e.post nhf@hesgrp.com. www.nhaf.no

STYRET I NHF



Leder

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



Nestleder

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



Sekretær

Marit Vollan
Skjelnan, 9022 Krokeldalen
Tlf: 77 63 36 14, 92 02 68 34
Jobb: 77 67 00 22
Fax: 77 60 83 86
e-post: mvollan@luftransport.no



Styremedlem utdanning

John Inge Korsvik
Bautaveien 8, 4050 Sola
Tlf: 51 69 65 75
Jobb: 51 94 17 22
e-post: john.inge@netcom.no



Styremedlem info

Laila Østbø
Astridsvei 43, 4311 Hommersåk
Tlf: 51 62 65 76, 41 40 20 70
Jobb: 51 94 18 12
e-post: laila.ostbo@c2i.net



Styremedlem lover og bestemmelser

Sigve Moi
Helletunet 1, 4052 Røyneberg
Tlf: 51 65 52 70, 91 81 44 18
Jobb: 51 94 18 12



2.varamedlem

Frode Bergfløt
Prestøgv. 12, 4052 Røyneberg
Tlf: 51 69 00 33
Jobb: 51 94 10 00
e-post: helifro@online.no



3.varamedlem

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

1. varamedlem, trukket seg fra vervet
Torill Asbjørnsen



• LEDER
Arvid Olsen

“Det sier seg selv at når meklingsmannen kople, så er det for å få et flertall ja.”

LEDEREN

Var 1998 siste forbundsvisе tariffoppgjør?

I vår la et regjeringsoppnevnt utvalg fram en innstilling der det foreslo at riksmeklingsmannen skal kunne pålegge en fagforening å stemme over et forslag fram ham og at han skal kunne kople avstemninger mellom ulike fagforeninger slik at det samlede resultatet av disse avstemningene avgjør om hans forslag skal godtas eller forkastes.

Det sier seg selv at når meklingsmannen kople, så er det for å få et flertall ja. Når han kople, vil han undergrave de forbundsvisе forhandlingene og la helt andre medlemmer enn de som tariffavtalen omhandler avgjøre om de skal godta eller forkaste et forslag. Han lager "virtuelle" hovedorganisasjoner. Hvem vil han kople våre forhandlinger med? Det vet vi ikke.

I tiden fra 1953 til 1982 var kople tiltatt i Norge. I den tiden ble LO forbund kople sammen med frittstående forbund og YS-forbund. Store forbund ble kople med små. Motstanden mot kople vokste naturligvis sterkt i hele fagbevegelsen. I 1982 ble kople stoppet av arbeidsretten da det viste seg at tvungen avstemning var i strid med loven. Men nå vil arbeidsgiverne og LO-ledelsen gjeninnføre dette.

Reaksjonene mot er sterke. Samme dagen som de ble offentliggjort, den 2. april, holdt fagforeninger som representerer over 300 000

medlemmer en pressekonferanse der de gikk hardt ut mot disse forslagene.

Gjennom Uavhengige Fagforeningers Forum deltar vi i kampen mot Stabelutvalgets innstilling, på samme måte som vi kjempet mot Arbeidsrettsrådets innstilling, som gikk i samme leia i 1997.

UFF sendte brev til partiene der de ble spurt om sitt standpunkt til Stabelutvalgets forslag. Svarene viser at det er et åpent spørsmål om utvalgets forslag blir vedtatt eller ei. Verken Høyre eller Arbeiderpartiet har offisielt tatt standpunkt til forslagene.

Stabelutvalget forutsetter at forslagene blir gjort til lov innen førstkommande tariffoppgjør våren 2002. Stortinget må altså gjøre vedtak i løpet av vinteren.

Avgjørende for utfallet er opinionskampen. Min oppfordring til medlemmene er: Sett dere inn i saken og gjør venner og kjente oppmerksom på hva som er på ferde.

Fagforeningsrettigheter er grunnleggende demokratiske rettigheter. Bli disse svekket, vil det ha mye større konsekvenser for våre lønns- og arbeidsforhold enn eventuelle avgiftsendringer som har preget årets stortingsdebatt.

Arvid Olsen
leder

REDAKTØREN

Sommeren er over, iallfall hvis vi følger kalenderen.

Som vanlig er det ikke så sprekt med innlegg til NHF-Nytt, så i den forbindelse vil jeg få gjenta at det hadde vært greit med litt hjelp fra dere.

Det nærmer seg valgtider også.

Hva betyr det så å være tillitsvalgt?

Det innebærer flere ting å være tillitsvalgt og noe av det beste er at en får videreutviklet seg selv på mange områder.

En utvikler kompetanse gjennom kurs og erfaring, og en møter nye mennesker. Man lærer å kjenne hvilke rettigheter og plikter en har i arbeidslivet, men det viktigste av alt:

Muligheten til å påvirke sin egen arbeidssituasjon!

Nå syns jeg dere skal begynne å tenke over dette, og tenk over hvem dere vil skal representere dere i neste periode.

Laila

nhf-nytt@nhaf.no



STYRET 2001

Det kan være greit å vite hva vi jobber med og hvor, så her er en kort presentasjon av årets styre. Bilder, adresser, telefonnummer o.l. finnes forøvrig på side 2

Leder:	Arvid Olsen, tekniker i Lufttransport, base Vigra
Nestleder:	Harald Beckhaug, redningsmann i NLA, base Arendal
Sekretær:	Marit Vollan, planlegger i Lufttransport, base Tromsø
Styremedlem utdanning:	John Inge Korsvik, avioniker i Astec, Sola
Styremedlem info:	Laila Østbø, systemmekaniker i CHC HS, base Sola
Styremedlem lover og bestemmelser:	Sigve Moi, flytekniker i CHC HS, base Sola
Styremedlem økonomi:	Geir Soligard, flytekniker i NLA, base SIA
1. varamedlem:	Trukket seg
2. varamedlem:	Frode Bergfløt, flytekniker i Astec, Sola
3. varamedlem:	Martin Fløysvik, motortekniker i Astec, Sola
4. varamedlem:	Pål Bentsen, planlegger i Astec, Sola

FAA OG JAA

Kilde: Aviation Maintenance juli 2001

1. Juni 2001 ble forskjellene mellom europeiske og amerikanske standarder for flyvedlikehold dramatisk større. Fra denne dagen krever Europas Joint Aviation Authorities (JAA) full innvilgelse av JAR 66 Certifying Staff Maintenance og JAR 147 Approved Maintenance Training/Examinations.

JAR-66 og JAR-147 er to av JAA's tre nye Joint Aviation Requirements som er tenkt å beskrive vedlikeholds krav for moderne luftfartøy og avionikk.

Det tredje kravet er JAR-145 Approved Maintenance Organizations som ble gjeldende fra desember 1994. JAR-145 vil til slutt dekke vedlikehold på alle typer luftfartøyer, ikke bare kommersiell og transport.

Mens Europas flyteknikere innlater seg på et nytt kapittel i fly vedlikehold, følger motparten i USA et påkrevd regelverk som ble utviklet i 1962, og disse er minimalt oppdatert siden. Dette er følgende regler:

Part 65 Sertifisering, part 145 Reperasjons stasjoner, og part 147 Flyvedlikehold tekniske skoler.

Kontrasten mellom JAA krav og FAA reguleringer er bemerkelsesverdige. Europeiske flyteknikere bryner sin ekspertise på digital avionikk og avanserte materialer, mens de amerikanske teknikerne er tvunget til å lære lite brukte teknikker som reperasjoner av duk på flyskrog, og lite eller ingenting av teknologien som brukes i dagens luftfartøyer.

FAA erkjenner forskjellen, og i 1998 gav de ut et notis som foreslo en regelutvikling (NRPM) for å oppdatere Parts 65 og 147. Opposisjonen var så kraftig at FAA trakk tilbake dette skrevet i 1999 og bestemte seg da for å "studere utgivelsen internt".

FAA gav også ut et lignende skriv i juni 1999 for å skrive om Part 147. Dette forslaget mottok også kraftig motstand og forblir et omstridt rot. Med det stadig større gapet mellom europeisk og amerikansk regelverk, bestemte to

professorer ved Purdue University, Michael Leasure og Ronald Sterkenberg, seg for å analysere forskjellene mellom JAR-99 og Part 65.

Begge disse underviser i flyvedlikehold på Purdue's avdeling for fly teknologi. Begge tok utgangspunkt i forskjellige perspektiver når det gjaldt denne analysen.

"Vi omgås daglig med Part 65 og Part 147 reglementene og vi vil gjerne at disse blir oppdatert" sier Sterkenberg. "En grunn er at vi fortsatt må undervise i ting som ingen egentlig bryr seg om lenger, men FAA krever det. I mellomtiden vil flyselskapene ha mekanikere som har mer trening i elektronikk og andre avanserte teknologier"

"De Europeiske reglene er nye, så vi så på forskjellene mellom disse og FAA sine for å se om vi kunne bruke disse ulikhetene til vår fordel."

Leisure og Sterkenberg presenterte sin analyse i april under den årlige Aviation Technical Education Council (ATEC) konferansen. Rapporten går under navnet "En sammenligning av sertifikat og trenings krav mellom FAR Part 65 og JAR-66 og deres innvirkning på amerikansk og europeisk luftfart".

"Flyselskaper er interesserte fordi deres operasjoner bli mer og mer globale og mange av flyene bli vedlikeholdt utenlands", sier Sterkenberg. "Flyselskapene vil vite hvilke kvalifikasjoner teknikerne har i utlandet."

Av enda større interesse er innflytelsen JAR-66 vil ha i fremtiden på FAA regelverket. JAA og FAA jobber hardt for å harmonisere disse reglene, og det er stor sannsynlighet for at FAA vil bruke JAR-66 som et utgangspunkt ved sitt neste forsøk på å revidere Part 65.

Hovedforskjellene mellom JAR-66 og Part 65 er at JAR-66 :

- krever flere treningstimer
- krever mer trening i spesifikke teknologier
- har flere sertifikat kategorier
- krever luftfartøy-spesifikk trening og sertifisering
- krever repetisjonstrening.

OPPLÆRING OG PENSUM

Både JAA krav og FAA reglementer stipulerer to måter å oppnå et vedlikeholds- sertifikat. En er gjennom praktisk erfaring, som krever at sertifikat kandidaten må bestå skriftlige og muntlige tester.

Den andre måten er ved å ta eksamener fra et godkjent opplærings program.

Uansett, hvilke fag og antall timer som kreves av FAA og JAA varierer veldig og er avhengig av hvilket sertifikat som skal tas.

Når det gjelder det faglige, så beskriver ikke Part 65 emnene (overlater dette til Part 147), mens JAR-66 beskriver disse. Videre er JAR-66 sine opplærings-moduler mer relevante med hensyn til dagens teknologi. For eksempel krever FAA kun grunnleggende avionikk-kunnskap. JAR-66 dedikerer ikke bare en egen modul til dette emnet, men man oppretter også et avionikk sertifikat. JAA krever også undervisning i human factor, noe som er helt fraværende i FAA's reglement.

Opplæringstimer som kreves av FAA varierer fra 1150 timer til 1900 timer. Til sammenlikning krever JAA 800 til 3000 timer. Dette vil med andre ord si at det kreves tre til fire år for å oppnå JAR sertifikat, hvor en det siste året skal være i praktisk arbeid i et flyselskap. JAA teknikere må dessuten være fylt 21 år.

SERTIFIKAT KATEGORIER

Spranget mellom opplærings-kravene i Part 65 og JAR-66 er relatert til sertifikat kategoriene.

FAA har tre kategorier: Skrog (Airframe), Motor (Powerplant) og Skrog og Motor (A&P) under ett. Begge de første kategoriene krever 1150 timer, mens den siste krever 1900 timer.

FAA gir også ut inspeksjons autorisasjoner (IA) til sistnevnte kategori hvis en har tre års erfaring og har bestått skriftlige tester. En som har en slik autorisasjon kan gjøre et luftfartøy luftdyktig etter større reoperasjoner, og vedkommende kan utføre årlige inspeksjoner. Dette gjelder vanligvis luftfartøyer under generell flyging.

For kommersiell flyging kan kun inspeksjonspersonell som har skrog og motor (A&P) gjøre luftfartøyet luftdyktig. Uansett krever PART 121 og 135-forskriftene at disse personene må jobbe under tilsyn av en inspeksjons enhet, og de kan ikke inspisere sitt eget arbeid.

JAA har fire sertifiserings kategorier:

- Kategori A: krever minst 800 timers opplæring og teknikeren kan utføre planlagt linje vedlikehold og enkle reoperasjoner.
- Kategori B1: (Skrog og system) Krever 2400 timers undervisning og teknikeren kan utføre vedlikehold på flyets struktur, motor og mekaniske og elektriske systemer så vel som å bytte ut enkle avionikk enheter.
- Kategori B2: (avionikk) Krever minimum 2400 timers undervisning og teknikeren kan utføre vedlikehold på avionikk og elektro systemer.
- Kategori C: (B1 og B2) Krever minst 3000 timers opplæring og teknikeren kan utføre vedlikehold på alle systemene til luftfarttøyet.

Den største forskjellen her er at JAR-66 krever luftfartøy spesifisert trening før den som har sertifikatet kan få utstedt et JAR-145 sertifikat, og gjøre flyet luftdyktig.

JAA har også et annet nivå for spesialisering av sine sertifikat kategorier med fem underkategorier: Flyturbin, fly stempel, helikopter-turbin, helikopter stempel og avionikk.

Elever som går på en godkjent opplærings-fasilitet og gjennomfører B1 kategorien for de fire første underkategoriene kvalifiserer til avionikk underkategorien.

Søkere som mottar lisenser basert på tidligere erfaring er kun kvalifisert for underkategorien som de har erfaring i.

Til slutt, JAA krever repetisjonstrening for alle sertifikater.

Videre må sertifikatholderen gjennomføre gjentatt trening for hver enkelt flytype hvor hun eller han har et JAR-145 sertifikat. Part 65 krever kun repetisjonstrening for de som har IA (inspeksjons autorisasjon) selv om det er påbudt med nylig erfaring for A&P'er.

Som konklusjon fastslår analysen, " I den moderne verden til flyselskapene og flyvedlikehold, ser det ut som JAR legger trykk på opplæring i avansert teknologi som den beste løsningen. Typesertifikat har også et fortrinn ettersom flyene blir mer og mer avanserte i teknologien. Kravene til repetisjon av kunnskap og praksis er også et stort pluss for den europeiske metoden."

JAR-66 UTDANNINGS MODULER:

1. Matte
2. Fysikk
3. Grunnleggende elektro
4. Grunnleggende elektronikk
5. Digitalteknikk/Elektroniske Instrument Systemer
6. Materialer og verktøy
7. Vedlikeholds praksis
8. Grunnleggende Aerodynamikk
9. Human Factors
10. Lover og regler
11. Fly aerodynamikk, struktur og systemer
12. Helikopter aerodynamikk, stuktur og systemer
13. Luftfartøy aerodynamikk,struktur og systemer
14. Fremdrift
15. Turbinmotor
16. Stempelmotor
17. Propellteori
18. Luftballonger

SMÅPLUKK

CHC Helikopter Service AS annonserte under Paris Airshow 20.06.01, at de har underskrevet kontrakt med Eurocopter for kjøp av det første sivile EC225 helikopteret og en ny AS332L2 Super Puma. Førstnevnte ventes levert i midten av 2003, og L2'en første halvdel 2002.

EC225 er det siste nye i Super Puma familien. Den har ny hovedrotor med fem blader, forsterket hovedgearbox og nye motorer. Helikopteret tar 19 passasjerer mer enn 400 nautiske mil, og ved bruk i Search And Rescue kan EC 225 redde 21 mennesker.

Canadian Helicopters markerer 80,000 ulykkesfrie timer.

Canada's største forsyner av nød medisinske tjenester (EMS) feiret nylig 80,000 EMS flytimer uten ulykker. Selskapet hadde en offentlig seremoni for å markere begivenheten.

Canadian Helicopters har utført denne tjenesten i 25 år. CHC opererer 12 Sikorsky S-76A EMS helikoptere for provins myndighetene i Ontario og Nova Scotia.

Luftrtransport vant loskontrakt. Luftrtransport AS (LT) vant anbudskonkurransen om loskontrakten.

Fra 1. januar 2002 vil dermed LT overta losflyving for Fedje og Kvitsøy. Helikopter Service har idag denne flyvingen. Kontrakten varer i 4 år.

HVA ER NHF

NHF står for Norsk Helikopteransattes Forbund, og vi ble stiftet i november 1984.

Det er et landsomfattende, frittstående og partipolitisk nøytralt forbund.

Vi har som oppgaver å ivareta medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår, rettslige og sikkerhetsmessige interesser i alle former for arbeidsforhold overfor arbeidsgiver og myndighetene.

NHF er et av landets minste forbund med direkte forhandlingsrett overfor Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Flyselskapenes Landsforening (FL).

Alle ansatte i selskaper/ konsern som driver med helikoptervirksomhet i Norge kan bli medlemmer i NHF.

PARIS AIRSHOW 2001

LE BOURGET 17.- 24. JUNI



Paris Airshow har sitt opphav allerede fra 1908. Den gang fant utstillingen sted på Grand Palais, men først i 1909 sier man at utgangspunktet for dagens show begynte. Da møtte 380 deltagere opp med ballonger fly og motorer.

I 1924 begynte man å vise sin interesse fra utlandet. Tyskere og engelskmenn møtte nyskjerrige opp. Så hadde man et avbrekk frem til 1946, da flyttet showet til Orly flyplass, og her begynte man med flygende demonstrasjoner av de nyeste produktene.

Fra 1951 ble Paris Airshow flyttet til Le Bourget, og i 1953 fant det 20. showet sted der.

I løpet av seksti tallet vokste denne begivenheten kraftig. Fabrikanter begynte å vise frem prototyper, og en kom opp i 14 deltagerland.

I 1975 var det 20 nasjoner med, og "The Museum of Air" ble åpnet på Le Bourget.

Flere rekorder er blitt satt under denne begivenheten,

og stadig flere tiltrekkes av dette showet som finner sted annethvert år.

I 1999 var det 90. Gang et slikt show var gjennomført. 1895 selskaper var representert, og området med statisk utstilling var oppe i hele 192.000 kvadratmeter!

2001

Årets Paris Airshow slo ut alle rekorder når det gjelder besøkende og størrelse.

1861 deltagere fra 42 land fant veien til Le Bourget. 226 luftfartøyer stod på statisk utstilling, og 55 ulike av disse deltok på de daglige flygingene som fant sted.

185.539 besøkende ble registrert, i tillegg kom 121.119 bransjgjester. Over 4000 journalister var innom, og det er en økning på 33%!

Totalt med utstillere ble det satt rekord med svimlende 500.000 mennesker i løpet av uka.

Russere stakk av.

Det kommer alltid noen nyhetsoverskrifter under slike store begivenheter, og den største var nok da to russiske fly forlot utstillingen fredag 22.juni. Russerne fryktet at flyene skulle bli tatt i pant for utestående gjeld til et sveitsisk firma.

(63 millioner dollar). Flyene var av typen Sukhoi Su-30 (jagerfly) og et Mig AT treningsfly. De forlot Le Bourget med tillatelse fra franske og europeiske myndigheter.

Eurocopter viste frem tre nye helikopter og hadde totalt 8 sivile modeller. En motors EC-130B4 hadde sin europeiske debut under Paris Airshow, og i tillegg viste de frem EC-145 og en EC-225 / EC725 (Super Puma / Cougar.) Disse tre deltok også på flyoppvisninger.

Bell deltok med 407, 427 og 430 på flyoppvisningene, og i tillegg hadde de med seg en 412 Search and Rescue konfigurasjon og en oppgradert UH-1 Huey 2 på den statiske utstillingen.

Litt skuffende var det at V-22 ikke ble vist frem, men dette skyldes ulykkene man hadde hatt under testprogrammet.

SIKORSKY

NHF-Nytt fikk invitasjon av Sikorsky til å besøke dem under Paris Airshow, og det takket jeg selvfølgelig ja til.

Jeg fikk snakke med Jack Donahue fra Sikorsky. Donahue er en av Sikorskys direktører for forretningsutvikling, og han fortalte ivrig om deres S92 som nå nærmer seg slutten av utviklingsfasen, og forbedres for den endelige sertifiseringsfasen. Dette var også årsaken til at Sikorsky ikke hadde tatt med nettopp dette helikopteret som så mange venter på.

Etter planen skal S92 være ferdig godkjent av både FAA og JAA i desember 2002. Sikorsky sier også at helikopteret skal kunne fly inn i såkalte "known icing conditions". Dette skal testes ut vinteren 2003. S92 blir det første helikopteret i verden som møter både FAR 29 og JAR 29 krav.



Sikorsky S-76.

Flawtolerance.

Flawtolerance- alle kritiske deler skal kunne møte visse krav.

De skal kunne opereres i 30 000 timer med en skrape uten at dette skal få noen konsekvenser for flysikkerheten. Tar man så skrute trekkeren sin og gir delen et slag med hammeren slik at en får et avtrykk, skal



til neste major inspection (altså 1250 timer!) for en kan si at det er en fare for sikkerheten. Ser man på bildet over, så kan man få et inntrykk av hvilke skader delene skal tåle sett i forhold til en kulepenn.

Dette betyr altså at man garanterer for delene i 1250 timer med en slik skade.

Blackhawk'ens rotorhead kan ikke møte disse kravene engang!

Dette er noe av essensen i disse myndighets krav som er beskrevet i FAR og JAR 29, og det er nettopp på

grunnlag av flawtolerance at man kan gå for å operere så å si alle deler på helikopteret med On Condition vedlikehold.

Hensikten er at man skal spare in vedlikeholdskostnadene til operatørene.

Det er bare main gear-box som ikke er on condition vedlikehold. Denne har for øvrig en gangtid på 6000 timer før den må overhales. I tillegg må det sies at det kun er to kompo-

Airbus sin nyeste triumf, A340-600.



PARIS AIRSHOW 2001



Jack Donahue
fra Sikorsky
i en S92-mockup.

menter som har retirement life mindre enn 10 år eller 12 000 timer.

Hvordan blir helikopteret bygget?

Helikopteret blir satt sammen hos Sikorsky, men det er mange som deltar i produksjonen. Det var spennende å se hvordan sammenføyningen av det første helikoptret ville gå, og Sikorsky og partene var svært fornøyde da det viste seg at så godt som alle partene passet perfekt sammen, og at bare én part krevde shimming.

Aerospace Industrial Development Corporation i Taiwan lager cockpit, inkludert harness, hydraulikk rør og utvalgte fligt control komponenter.

Embraer i Brasil lager fuel tanker og understell. *Gamesa* i Spania produserer main rotor pylon og seksjonen mellom halebommen og skrog. Disse er også ansvarlige for produksjonen av interiøret.

Jingdezhen Helicopter Group / CATIC i Kina lager den vertikale halebommen og horisontal stabilizer.

Mitsubishi Heavy Industries i Japan produserer kabinen.

GE Aircraft Engines i USA lager CT7-8 turboshaft



motorer.

Rockwell Collins i USA utvikler skjermer og kommunikasjons- og navigasjons systemer.

Flightsafety International i USA står for opplæring.

Det er gjort noen få endringer siden den første prototypen ble laget. Halen er endret noe, her har man flyttet stabilisatoren fra venstre til høyre side for å forbedre airflow over halen. Videre har man forlenget kabinen noe for å forbedre CG-envelope. Ellers sier Sikorsky at det ikke har vært noen større utfordringer knyttet til helikoptret.

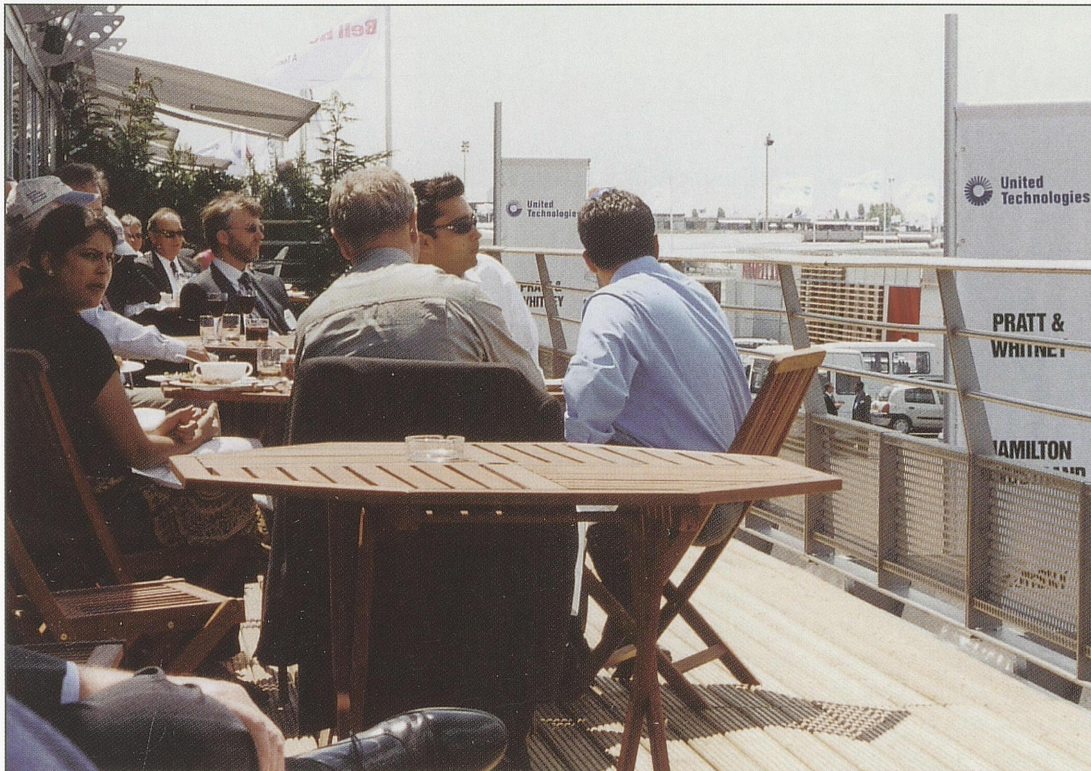
Generell data

Performance

(standard dag med 11567kg tomvekt.)

- maximum speed 306 km/t
- max. Cruise speed 280 km/t

LE BOURGET 17.- 24. JUNI



God utsikt fra Sikorsky sine lokaler under Paris Airshow.

- | | | | |
|---|----------|------------------|----------|
| • best range speed | 254 km/t | • OEI, 30 second | 2603 shp |
| • Range: | | • OEI 2 minute | 2523 shp |
| 19 pax og 30 min. reserve pluss 10% | 813 km | • OEI 30 minute | 2400 shp |
| 19 pax og ingen reserve | 996 km | | |
| • max range med ekstra fuel i kabin (370 gallons) | 1272 km | | |

Ønsker man å vite mer om helikopteret er det bare å logge seg inn på Sikorsky sine hjemmesider: www.sikorsky.com

Weights

- | | |
|--|-----------|
| • max. takeoff gross weight, internal load | 11 567 kg |
| • max. tekeoff gross weight, external load | 12 837 kg |
| • weight emty offshore oil | 7121 kg |
| • weight emty search and rescue | 7257 kg |
| • max. fuel load (internal, standard) | 2327 kg |

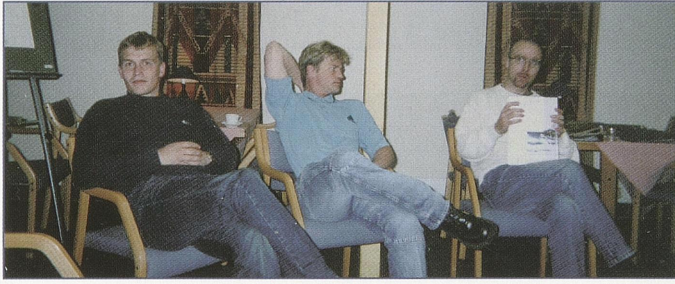
Powerplant ratings

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| • engine type | to General Electric CT7-8 |
| • twin engine takeoff | 2520 shp |
| • maximum continuos | 2043 shp |

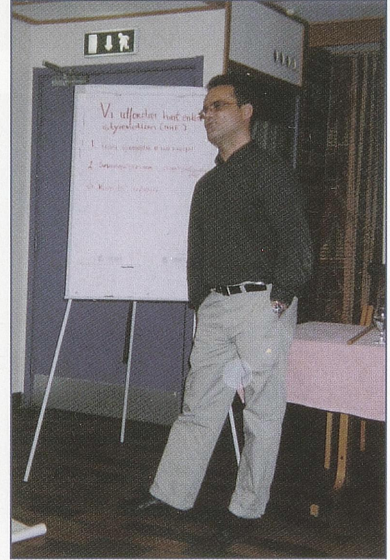
Sikorsky opplyste for øvrig at det ikke er noen planer om å fase ut S61, de vil supplere kundene så lenge disse er i bruk.



HVA SKJER AKKURAT NÅ?



Ørjan, Jørn og John-Inge.



Inge.



Dag og Arvid.



Inge, Harald, Geir, Jill-Gunn og Stig.

Styret i NHF har sammen med lederne i lokalforeningene vært på seminar i Egersund 7.-9. September. NHF's styre utarbeidet sammen med YSU en plan for hvordan helgen skulle anvendes. Teambuilding ble temaet. Hensikten med dette var å knytte bedre samarbeid mellom NHF's styre og lokalforeningene, samtidig som dette skal motivere deltagerne.

Seminaret var veldig utfordrende, og diskusjonene var til tider høyt under taket.

Da dette var første gang et slik tiltak var satt i gang, ble det i grunnen arbeidet med det man følte var nødvendig. Foreningene og styret i NHF så på forbundets fremtidige utfordringer, og det var bred enighet om at det største problemet er manglende initiativ fra både medlemmer og tillitsvalgte.

Man var også enig i at kommunikasjon oss imellom og ut til medlemmene heller ikke er på topp.

Det kom i fellesskap frem flere gode forslag til hvordan en skal gjøre noe med dette, og dette håper vi skal gi resultater. Seminaret var veldig motiverende, og det var bred enighet om at dette hadde stor nytte for seg. Mye takket være en flink "kursleder".

Disse deltok på Teambuilding:

Dag Skjæveland	Airlift
Ørjan Johansen	Lufttransport
Stig Sebulonsen	MF-Astec
Inge Antonsen	MF-HS
Jørn Tollones	Lufttransport
Arvid Olsen	NHF (LT)
Harald Beckhaug	NHF (NLA)
Geir Soligard	NHF (NLA)
Laila Østbø	NHF(HS)
John-Inge Korsvik	NHF (Astec)
Jill-Gunn Grythe	NHF (Astec)
Instruktør:	Trine Parmer

Styret i NHF har i etterkant satt i gang flere prosjektgrupper som et direkte resultat av dette seminaret, og noe av det disse skal jobbe med er:

Hvordan gjøre forbundet mer attraktivt?

Vi skal se på medlemsfordelene våre, og prøve å gjøre mye for at disse skal bli bedre.

Vi skal ha en vervekampanje.

Vi trenger også hjelp av dere til å gjøre avtaleverket bedre! Web-sidene skal utbedres, dette skal for øvrig skje i desember.

Venstre: Harald, Ørjan og Laila.

Høyre: Kursleder Trine Parmer.



HVILKE UTFORDRINGER BYR IMPLEMENTERINGEN AV JAR 147 OG JAR 66 PÅ ?

Av: Morten Haugseng, instruktør i CHC Helikopter Service.

Jeg er blitt bedt av redaktøren i NHF nytt om å skrive noe om JAR, det er jo et ganske generelt oppdrag og mangt og mye kan sies om dette tema.

Jeg har valgt å si noe om JAR 147 og JAR 66 siden det er disse JAR'ene jeg har jobbet litt med og dermed kan si litt om.

Nå som JAR 145 (godkjent vedlikeholdsorganisasjon) og JAR OPS (godkjent operativ organisasjon) er blitt implementert i luftfarts Norge er JAR 66 (utdanningskrav til attesterende personell) og JAR 147 (godkjent teknisk trenings organisasjon) de neste utfordringene for industrien.

Et av de mange spørsmål som må komme opp i forbindelse med JAR 66 er konvertering av sertifikater fra ICAO type I og II til JAR B1 eller B2. Her har Luftfartstilsynet laget konverterings tabeller som ligger som ett vedlegg til BSL JAR 66. Ut fra disse tabellene skal en her enkelt kunne gå inn og finne ut hvilke JAR sertifikater vedkommende har rettigheter til å få utstedt. En vil også ut av tabellen kunne lese hvilke begrensninger en eventuelt får på sertifikatet.

Eks. : En som besitter et gyldig ICAO type II med type rating, men har ikke kurs på EFIS (glass cockpit).

Denne personen vil en ha rett på B1+ B2 med begrensninger på glass cockpit.

Ser vi litt lengre frem i tid når alle ICAO sertifikat innehaverne har konvertert sine sertifikater og vi skal begynne å sertifisere kandidater med en godkjent JAR AML (basic sertifikat). Her vil det antakelig bli kjørt separate B1 og B2 kurs da det er forskjellige basic løp frem til disse sertifikatene.

For at industrien skal få personell med godkjent JAR AML har flylinjene på videregående skolene sendt inn sine JAR 147 håndbøker til godkjenning hos Luftfartstilsynet. Inntil disse er godkjent vil det ikke komme ut elever med komplett JAR AML. Så her snakker vi om minst 3 år før industrien mottar elever med JAR AML.

Et annet vesentlig moment å ta med er at alle JAR A, B, C sertifikater som utstedes pr. i dag, kun gjelder på luftfartøyer over 5700 kg. Dette betyr at de av oss som har ICAO sertifikater på helikopter under 5700 kg ikke kan få konvertert sine ICAO sertifikater til JAR 66 sertifikater. JAA har imidlertid planer om å senke vektgrensen på helikopter til 2730 kg.

Industrien har også en utfordring i de nye kravene til continuation trening. I siste endringsforslag til JAR 66 (JAR 66 NPA 7) er det gjort endringer på kravene til continuation training. Blant annet blir det satt krav til at Human Factors blir lagt inn i continuation treningsprogrammet. Det er også skissert en differensiering av lengden på trening alt etter kompleksiteten på luftfartøyet. Dette vil etter mitt syn kreve at de fleste selskapene må se på, og revidere sine continuation trenings program.

Når det gjelder JAR 147 så jobber de fleste flyselskaper med treningavdeling i Norge på spreng med å få ferdig sin MTOE (godkjent trenings håndbok). Pr. i dag er det kun SAS som har sendt håndboka inn til godkjenning.

HVEM ER UFF?

UFF er et samarbeid mellom 15 ulike fagforeninger som kom sammen første gang våren 1995. Det var oppslag i media om at NHO og LO forberedte forslag om å begrense forhandlingsretten og streikerretten til toppen i hovedorganisasjonene som førte oss sammen.

UFF er altså er frivillig samarbeid mellom fagforeninger som er opptatt av å forsvare organisasjonsfriheten og streikerretten.

Arbeidsrettsrådets innstilling fra sommeren 1996 inneholdt nettopp forslag som, dersom de ble satt ut i live, vil undergrave demokratiet i Norge. Uff var svært aktiv i å reise kampen mot denne innstillingen.

Nå er det kampen mot Stabelutvalgets innstilling som er hovedoppgaven til UFF

Følg med på UFFs virksomhet: Se hjemmesiden på internett: www.uff.no

NORDISK HELIKOPTERKJØP

Norge og Finland er blitt enige om å kjøpe helikoptre av typen NH-90. Forhandlingene om et felles nordisk helikopterkjøp har dermed tatt en pause.

Svenskene venter en avgjørelse i nær fremtid, mens danskene er mer opptatt av å velge en helikoptertype som er mer egnet til redningstjeneste.

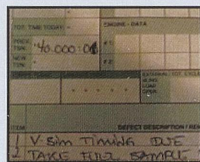
Norge har behov for 14 helikoptre til kystvakten og Sjøforsvarets nye fregatter.

TARIFFKOMITEEN

Tariffkomiteen i NHF vil med dette etterlyse innspill for revisjon av Overenskomsten.

Forslag kan leveres til styret v/Sigve Moi innen 7. Desember.

Sigve tar også imot forslag til vedtektsendringer med samme tidsfrist.



En S61 hos CHC Helikopter Service passerte 40.000 flytimer i sommer!

Her er beviset!

Ønsker du å
ANNONSERE
i NHF-nytt?

Ta kontakt med redaktør
Laila Østbø for prisoversikt
Tlf. 41 40 20 70
e-mail: nhf-nytt@nhf.no

MEDLEMMER I NHF

Pr. 19. september 2001

MF-Astec	203
MF-CHC HS	116
TAF-Astec	91
TAF-CHC HS	48
TAF-LT	18
LTF	34
NLA	31
Airlift	9
NLA-tekn	9
NLA-rednm	23
Freelance	1
NHF	7
TOTALT	590

LUFFTRANSPORT'S OVERTAGELSE AV BASE ARENDAL

Lørdag 30.juni 2001 klokka 12.35 lokal tid tok LN-OLA av fra base Arendal på første ambulanseoppdrag fra den nye basen. Crew var pilot Finn Gulbrandsen, HEMS Petter Vinje Svendsen og lege Lena Bredde. NLA's LN-OSE tok av fra Arendal og satte kursen for Trondheim via Lørenskog. Pilot var Petter Skahrs.



INFO-BROSJYRE OM NHF

Finnes på foreningskontoret.

Neste nummer:

NHF besøker Teknisk opplæring
i CHC Helikopter Service.

HJEMMESIDER

Uavhengige Fagforeningers
Forum (UFF): www.uff.no

Norsk Helikopteransattes for-
bund (NHF): www.nhaf.no

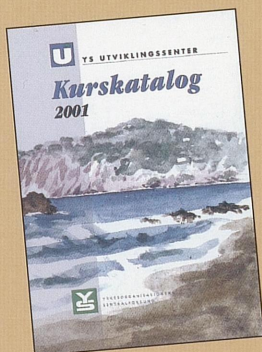
KURSVIRKSOMHET

Det er viktig at alle som ivaretar vårt avtaleverk har god kjennskap til dette. Dette gjelder både de sentrale og lokale tillitsvalgte. Vi ønsker at også medlemmene engasjerer seg for fellesskapet. Kurstilbudene er åpne for alle våre medlemmer av NHF, og skal på den måten bidra til å sikre fremtidig rekruttering av kvalifiserte personer til styrene i lokalforeningene og forbundet.

NHF er medlem i Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund Utviklingscenter (YSU) og har dermed tilgang på et omfattende og variert kursprogram.

Kurskatalog finnes på foreningskontoret.

KURS I REGI AV NHF



OMSTILLING I ARBEIDSLIVET

Avholdes på Gardermoen, 28. – 29. november

Påmelding innen 19.10.01

TEAMWORK

Avholdes på Jevnaker, 29. – 30. november

Påmelding innen 19.10.01

STRATEGISK LOBBYING (DEL 2)

Avholdes i Ålesund, 3. – 4. desember

Påmelding innen 26.10.01

PRAKTISK LOBBYING (DEL 1)

Avholdes i Stjørdal, 7. – 8. november

MELD DEG PÅ HOS JOHN INGE KORSVIK PÅ TLF: 51 94 17 22,
ELLER TA KONTAKT MED FORENINGSKONTORET PÅ TLF: 51 94 19 24.

ADVOKATHJELP

Det kommer stadig henvendelser til oss i styret om hvilke rettigheter vi har som medlemmer. NHF har fast advokatavtale som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål.

I tillegg har alle medlemmer anledning til å benytte advokaten til private saker inntil 1 time kostnadsfritt pr. år. Vår faste advokat er tilknyttet et advokatfirma hvor de har alle typer advokater.

Ønsker du å benytte deg av dette tilbudet, vennligst ta kontakt med foreningskontoret der du jobber.

TEKNISK UTVALG/ KOMITÈ

Teknisk utvalg i NHF etterlyser tilbakemelding fra alle lokalforeningene med hensyn til invitasjonen som ble sendt ut. Hver lokalforening ble der oppmuntret til å opprette en teknisk komitè/utvalg i foreningen.

Nasjonalbibliotekavd. i Rana
Pliktavlevering
Boks 278
8601 MO

B-BLAD

RETURADRESSE:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

TILBAKEBLIKK



1974 Line Forus, Bell 47 "Morten". Magnar Mykkeltvedt og Pål Engstrøm.



1977 Ekofisk.



1973 Line Forus, LN-OQL.