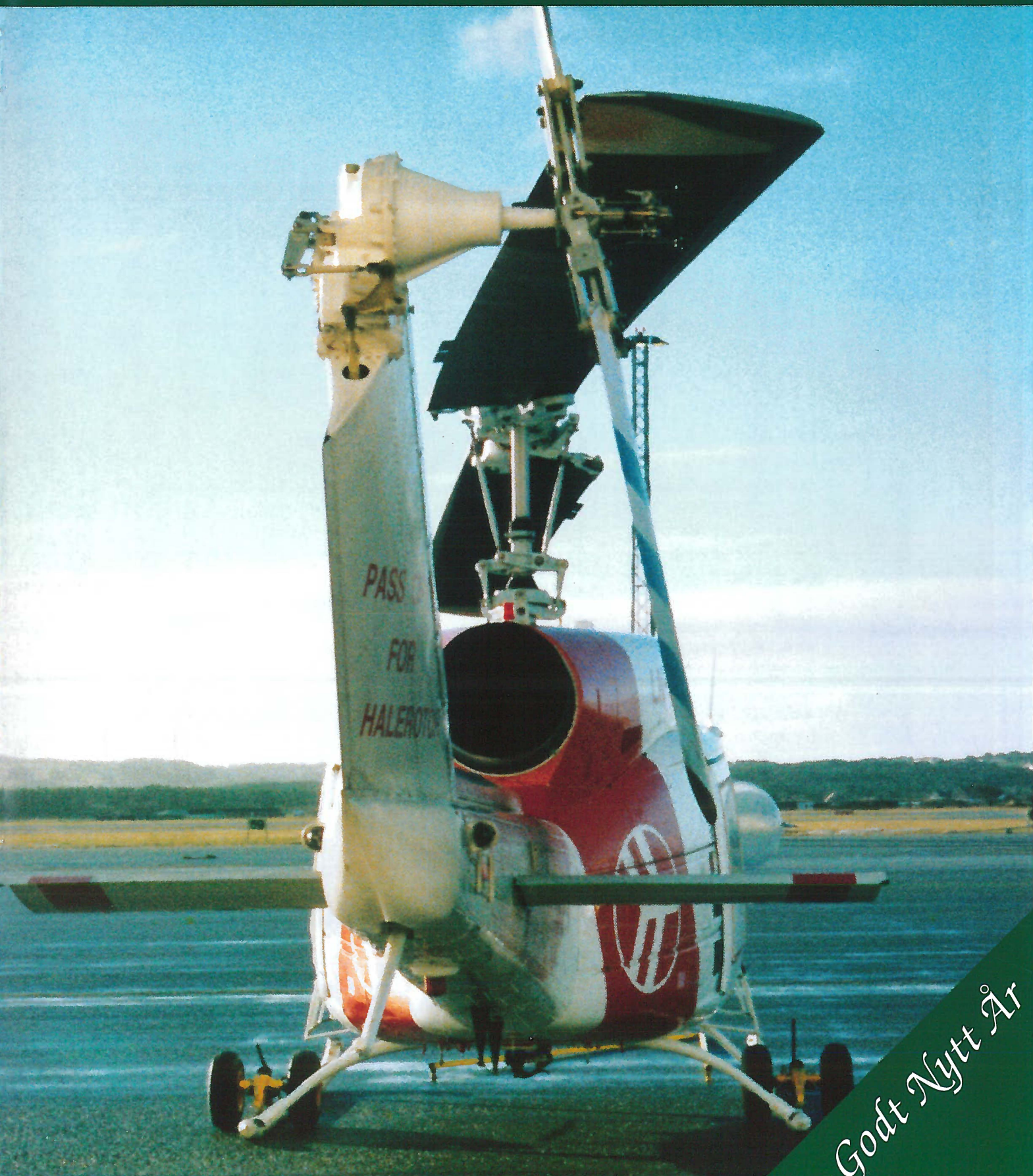


# NHF-NYTT

NR. 1 • 2002

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



Godt Nytt År

# Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn

Telefon 51 94 19 24, Telefax 51 94 17 83

e.post [nhf@hesgrp.com](mailto:nhf@hesgrp.com). [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

## STYRET I NHF



### Leder

Arvid Olsen  
Molnesrenna, 6040 Vigma  
tlf: 70 18 33 70  
Jobb: 70 14 62 62, 70 18 95 19  
e-post: [arviols@online.no](mailto:arviols@online.no)



### Styremedlem lover og bestemmelser

Sigve Moi  
Helletunet 1, 4052 Røyneberg  
Tlf: 51 65 52 70, 91 81 44 18  
Jobb: 51 94 18 12  
e-post: [smoi@hesgrp.com](mailto:smoi@hesgrp.com)



### Nestleder

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



### 2.varamedlem

Frode Bergflødt  
Prestøgv. 12, 4052 Røyneberg  
Tlf: 51 69 00 33  
Jobb: 51 94 10 00  
e-post: [helifro@online.no](mailto:helifro@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@lufttransport.no](mailto:mvollan@lufttransport.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](mailto:martin.floeysvik@netcom.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](mailto:john.inge@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](mailto:pbentsen@hesgrp.com)



### Styremedlem info

Laila Østbø  
Hinnatunet 2, 4020 Stavanger  
Tlf: 51 58 13 29, 41 40 20 70  
Jobb: 51 94 18 12  
e-post: [laila.ostbo@c2i.net](mailto:laila.ostbo@c2i.net)



### Styremedlem økonomi

Geir Soligard  
Prost Refsumsvei2, 2005 Rælingen  
Tlf: 63 83 32 44, 91 32 00 29  
Jobb: 64 86 28 72  
e-post: [solgei@snla.no](mailto:solgei@snla.no)

1. varamedlem, trukket seg fra vervet

# LEDEREN



LEDER Arvid Olsen

*"Det har nå gått fire måneder siden verden ble vitne til de grufulle terrorhandlingene som ble begått i USA."*

Det har nå gått fire måneder siden verden ble vitne til de grufulle terrorhandlingene som ble begått i USA.

Og nå som støvet har lagt seg, begynner en å se hvilke følger de har fått, ikke minst for de som har sitt arbeide innen luftfarten.

Allerede før den skjebnesvangre dagen i september, strevde mange av verdens flyselskaper med å holde det gående av helt andre årsaker en frykten for terrorangrep. Når dette kom i tillegg og passasjerene forsvant på grunn av frykten for å fly, var det kanskje det som satte spikeren i "kista" til de selskapene som måtte gi tapt.

Titusener har blitt sendt på dør ut i arbeidsledighet verden over, enten ved permitteringer eller ved oppsigelse.

Her hjemme har kampen om passasjerenes gunst i de siste åra holdt på å knekke nakken både på SAS og Braathens, og for nykommeren Color Air som ga opp høsten -99, ble det en kort og dyr erfaring.

I helikopterbransjen er det også sterk konkurranse, der de økonomiske marginene oftest er små. Også her er det enkelte som føler seg usikre på fremtiden.

Når det gjelder disse menneskene som ber om oppmerksomhet gjennom sine terrorhandlingene, er det spekulert i, og frykt for om disse menneskene ville slå til mot oljeinstallasjonene verden over.

"Terroristene" er nå drevet på flukt. Men med et nettverk som har vist seg å være godt organisert, vet en ikke når og hvor de slår til neste gang.

Det er å håpe at de som står bak og trekker i trådene blir tatt og straffet, og at deres medhjelpere innser at dette er ingen farbar vei til "belønning". Men at søkelyset på deres "sak" blir gjort gjennom fredelige forhandlinger.

Da er det ytterst viktig at den prosess som er satt gang, ikke bare for å få fatt i de skyldige, men også hjelpe de som fortsatt skal leve og bo i de områder som de såkalt terroristene har forlatt. At denne prosessen blir gjort helt og fullt ut, og at ikke glemmer disse i "morgen".

Det vil bare føre til mer hat og nye terrorhandlingene.

**Arvid Olsen**  
leder



## REDAKTØREN

Nå er enda et år over, og det har vært et år med store endringer innen luftfarten.

Det er dessverre triste tider for mange ansatte i SAS og Braathens i disse dager.

Vel, vi får håpe det blir bedre tider fremover, og at rammevilkårene i Norge kan bli bedre.

Vi har gjort vårt beste for å forbedre medlemsvilkårene våre, og har endelig fått tilbake tilbud om billig innboforsikring. Dette kan du lese mer om lenger bak i bladet.

*Ønsker alle lesere og medlemmer for øvrig et Godt Nyttår!*

**Laila**  
nhf-nytt@nhf.no

## STYRET

Det kan være greit å vite hva vi jobber med og hvor, så her er en kort presentasjon av styret.

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 Bergflødt, flytekniker i Astec, Sola

---

### 3. varamedlem:

Martin Fløysvik, motortekniker i Astec, Sola

---

### 4. varamedlem:

Pål Bentsen, planlegger i Astec, Sola

**PS! Deadline for stoff til  
NHF-nytt er 20. februar 2002**

# The Dirty Dozen

**After conducting literally thousands of hours of human factors training for airlines and maintenance organizations of all sizes, the experts at Grey Owl Aviation Consultants have developed the "Dirty Dozen" to help identify the key contributing factors that affect a person's judgement and ability to do their job.**

The following list is a summary of those 12 critical factors. To obtain the unedited articles featuring the Dirty Dozen, look under the "Articles" section of the Grey Owl website at [www.greyowl.com](http://www.greyowl.com).

1. **Complacency:** Familiarity with situations or circumstances that cause lapses in normal judgement or the decision making process. Symptoms of complacency are lower standards of performance along with the erosion of the desire to maintain proficiency.
2. **Communication:** The exchange of ideas, feelings, or attitudes between two or more people. Part of good communication skills is paying attention to others and asking questions when information is unclear.
3. **Distraction:** Any physical or mental event that takes attention away from the immediate task.
4. **Fatigue:** The body's normal reaction to a physical or mental stress of prolonged duration. This is a main contributing factor in the majority of maintenance errors.
5. **Reducing Fatigue:** The three most effective ways to beat fatigue are sufficient sleep, a well-balanced diet, and a regular exercise program.
6. **Knowledge:** It is next to impossible to stay proficient on the highly complex and integrated systems found on today's aircraft without continual training and substantial reference resources.
7. **Lack of Assertiveness:** Assertive behavior is not a skill that comes naturally to many people. The most important factor affected by assertiveness is "to refuse to compromise our standards."
8. **Lack of Awareness:** Individual awareness is enhanced through advancement of technical skills. Training is key to helping us know ourselves and how individual character affects our judgement in a variety of situations.
9. **Norms:** The unwritten rules that are enforced by the group. These "accepted" behaviors and practices can be very dangerous to the individual and detrimental to the airworthiness of an aircraft.
10. **Lack of Resources:** Making sure that we have the correct tools and documentation for the job is just as important as having the proper parts when you need them. And having the correct tools means not having to improvise.
11. **Stress:** We work in a high-stress profession. The key to coping with stress is to understand its source and evaluate the reality of the situation. A recent university study found that those who engaged in regular exercise experienced a 30 percent reduction in stress, anxiety, and depression.

**Teamwork:** Because we are used to working alone, for most technicians the concept of teamwork is quite a paradigm shift. Today we need to rely on our resources and co-workers more than ever because as situations become more complex, teamwork not only creates safety but also efficiency.



# Treningscenteret CHC HS



Treningscenteret på Forus

**CHC Helikopter Service  
Treningscenter omfatter  
avdelingene Teknisk Opplæring,  
Operativ Trening, Simulator  
og Research and Development  
(R & D). Senteret har 22 ansatte  
og besøkes årlig av personell fra  
ca. 50 helikopteroperatører i 40  
forskjellige land.**

Simulatoravdelingen produserer årlig 7000 simulatortimer fordelt på AS 332- og S-61-simulatorene. I tillegg opererer Treningscenteret en AS 332M1-simulator i Sveits.

R & D har i den senere tid utviklet en ny CBT for AS 332L2.

Senteret har årlig ca 1.400 eksterne kursdeltakere som deltar på diverse kurs for flygere, teknikere og offshore-personell. Det produseres ca 4.000 klasseromstimer per år.



Det nyeste klasserommet på treningscenteret



Kartet viser grovt hvor kundene befinner seg

Avdelingen Teknisk Opplæring består i dag av 8 instruktører og en sekretær, med Sigve Røsvik som sjef. Teknisk Opplæring leier også inn instruktører når det er behov for dette i forbindelse med spesielle kurs.

Alle instruktørene har bakgrunn som teknikere eller tilsvarende utdanning. Avdelingen har i dag godkjenning fra Luftfartstilsynet til å drive ICAO typekurs for teknisk personell på følgende typer:

- Eurocopter AS 332-serien, SA 330 og AS 365
- Sikorsky S-61N
- Bell 212 og 214ST
- Beechcraft B 200

Målet er å få en JAR 147-godkjenning i nær fremtid.

Av andre kurser som blir holdt i regi av Teknisk Opplæring kan nevnes:

- Kurs for helidekkpersonell i samarbeid med Nutec.
- Kurs i flydrivstoff
- Kurs i håndtering av farlig gods.
- Kommunikasjonskurs
- Helikoptertrygghetskurs i samarbeid med Nutec.

Teknisk Opplæring holder mellom 170 og 200 kurs i året, hvorav ca 60 forskjellige offshore-kurs som arrangeres i samarbeid med Nutec.



Sigve Røsvik og Nils Stavenes

# Medlemsfordeler

**NHF har fått et tilbud fra Norsk Familieøkonomi på redusert medlemspris hos dem. De har i dag over 55 000 medlemmer, og vokser stadig. Målsetningen deres er at dette skal være Norges mest lønnsomme medlemskap. De gir til og med en lønnsomhetsgaranti:**

"Dersom medlemmets besparelse ved aktiv bruk av medlemsfordelen der første året ikke overstiger medlemskontigenten, kan medlemmet kreve denne tilbakebetalt"

De har to ulike medlemskap:

- Totalmedlemskap- For medlemmer i NHF koster dette 490 kroner i året. Du får da tilgang til å tegne alle avtaler som Norsk Familieøkonomi har, samt benytte deres rådgivere.

Du mottar magasinet Norsk Familieøkonomi som kommer ut 6 ganger i året, og du mottar programmet Økoplan på CD.

- Nettmedlemskap- Medlemmer i NHF betaler 310 kroner året. Du får tilgang til å tegne alle deres avtaler. All kommunikasjon med Norsk Familieøkonomi foregår via email, og medlem mer tegner selv avtaler på nettet.

Magasinet Norsk Familieøkonomi inngår ikke. Programmet Økoplan kan lastes ned fra [www](http://www.nhf.no)

Medlemsfordelene i Norsk Familieøkonomi:

- Gratis økonomisk rådgivning
- Gratis skatterådgiving
- Rimeligere tellerskritt
- Norges beste prisgaranti på strøm (garantert blant de fem billigste i landet)
- Bilforsikring fra kr.3210
- Innbo- og løsøreforsikring (Vesta: fra kr.912 i 2001 avhengig av bosted)
- Reiseforsikring

Medlemmer som ønsker å melde seg inn i Norsk Familieøkonomi bes gi følgende opplysninger til Gulli på telefon 51 94 19 24 eller email: [lailaostbo@hotmail.com](mailto:lailaostbo@hotmail.com)

- Navn
- Adresse
- Telefon
- Fødselsdato
- Email

## West Navion

**I midten av november i år, skjedde det en alvorlig hendelse på båten West Navion på engelsk sektor. En Super Puma løftet seg plutselig før den veltet over på siden.**

Piloten satt i cockpit og slapp fra det hele med skrekken. Copiloten gikk runden rundt helikopteret, og ventet på at passasjerene skulle komme.

Han brakk begge beina, og nå sies det at han dessverre måtte amputere den ene.

Hva som var årsaken til denne hendelsen er det enda ingen som vet. Helikopteret står på Sola, og havarikommisjonene er i full sving.

CHC Astec Helikopter Services på Sola ble bedt om hjelp til å få maskinen til Sola.

18. November dro de derfor ut til båten med et kran skip og i den forbindelse ble det tatt mange bilder av dette oppdraget.

NHF-Nytt takker Alf Terje Skjæveland som bidro med disse bildene.

**Bilder finner du på de 2 neste sidene.**



Her ankommer en West Navion



Rotoren har surret seg til nettet og må hogges løs



Godt at det var aluminiumsdekk! Rotoren gravde hull istedenfor å kaste maskinen utenfor



Ikke langt fra kanten



Samarbeidet begynner



Gjengen som var med fra CHC f.h Geir Grimsrud, Frode Bergflødt, Rune Berg og Alf Terje Skjæveland



Alf Terje Skjæveland

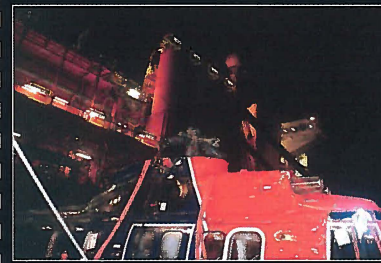


Så var det å få h... ombord på kran





helikopteret  
i baskipet



Så bar det på henger til Sola



Maskinen ble satt i vaskehallen,  
og der står den fortsatt.  
Havarikommisjonen er ikke ferdig

# Nordisk hel

Fra Rotor&Wing November 2001 (Joe West, England)

## **For to år siden inviterte fire nordiske land – Norge, Finland, Sverige og Danmark – verdens største helikopter fabrikanter til å gi anbud på levering av et militært helikopter som kunne tilfredstille et felles krav for alle fire regjeringer.**

Det hele utviklet seg til NSHP (Nordic Standard Helicopter Program) og skulle bli en av de største produksjonskontraktene som hadde funnet sted i de senere år.

De nordiske landene håpet på å dra nytte av økonomiske fordeler ved å kjøpe sammen. Dette var drømmen, men vil det noen gang bli en realitet?

Fabrikantene fikk dårlig tid. Allerede i april 2000 skulle anbudene være inne, med levering like etter 2001. Bell, Boeing, NHIndustries, Sikorsky og andre satte straks i gang, og etter hvert var det tre store som pekte seg ut: EHI's EH101, NHI's NH90 og Sikorsky sin S-92.

De fire nordiske landene har veldig varierte operasjonsområder. Hovedmålet var å velge en helikoptertype som kunne møte alle disse krav. Vi er nå i slutten av 2001, og ingen kontrakt er enda underskrevet. Leveringsdatoen forskyves stadig lenger fremover i horisonten.

Konseptet på en slik oppgave virker fornuftig, det er tross alt snakk om land som er sterkt bundet sammen av historie, geografi, politikk og språk. Vel dette er ikke helt sant. Det eneste de har felles er at de tilhører nordvest Europa. Forskjellende mellom landene er ganske store. Vel, tre av landene forstår hverandre språklig, mens Finland snakker et språk for seg selv.

Politisk er Norge og Danmark medlem av NATO, mens de andre to er offisielt nøytrale. Norge er utenfor EU, men bare Finland er bundet til valutaen euro. Alt dette vil gjøre et samarbeid om et felles kjøp av helikopter vanskelig.

### **Landene**

Danmark har en liten helikopterflåte. Marinen opererer åtte Lynx som er under oppgradering til super Lynx. Disse skal etter planene opereres til 2015.

Hæren har 12 MD 500 og 12 AS-550 Fennec helikoptere brukt til trening, observasjon og anti-tank bruk.

Luftforsvaret har åtte eldre S-61A Sea King SAR helikopter som stadig mister power, og begynner å bli dyre å operere.

Danmark søker primært en erstatning for sin SAR flåte i tillegg til taktisk trossettransport som et tilleggskrav. De leter etter et helikopter som kan inneholde SAR utstyr og frakte fra 15-20 overlevende.

Finland opererer en flåte på seks Mil Mi-8 helikopter. Forsvarsdepartementet i Finland har byttet fra et regionalt til et mobilt forsvarskonsept. For å få til dette ønsker Finland mellom 35 og 40 helikopter, men dette er mest sannsynlig et for høyt tall.

Landet har et relativt lite forsvarsbudsjett, og burde se etter færre store helikopter for å spare på kostnadene og møte deres ønsker.

Finland er misfornøyd med fremgangen i valget av en helikoptertype, og forsvarsministeren har offisielt foreslått at hele programmet bør utsettes opptil fire år.

Norge har tilfredsstillende taktisk løft med 18 Bell 412SP helikopter, selv om disse kan bli erstattet av et NSHP helikopter i fremtiden. En flåte på 12 Sea King Mk.43B's utfører SAR tjenesten. Disse ble oppgradert mellom 1989 og 1995, og klarer fortsatt å utføre sine oppgaver tilfredsstillende.

Marinen søker en erstatning for deres seks Lynx Mk.86 som opererer som kystvakt.

Norge er det eneste landet som søker spesielle marine helikopter for operasjon fra hangarskip. Dette i seg selv gir en begrensning i størrelsen til luftfartøyet.

Helikopteret skal være stort nok til å utføre anti-ubåt oppdrag og beskyttelse av fiskerikravene, men samtidig så skal det være lite nok til å passe på et hangarskip.

Dette kan kreve spesielt utstyr som bladfolding, og annet dyrt utstyr som skal til for å operere på sjøen under arktiske stormer. På denne bakgrunn vil nok Norge kun akseptere et medium

# ikopterkjøp

stort helikopter som ikke nødvendigvis stiller kravene til de landbaserte operasjonene til de tre andre nasjonene.

Sverige ønsker å redusere antall helikoptertyper. En av grunnene til deltakelsen i NSHP er nemlig å redusere antall typer som i dag er 7 ned til et mer spiselig antall. Denne prosessen startet med kjøpet av 20 A 109 Powers fra AugustaWestland og det er forventet ferdig levering innen 2207. Power, eller som den kalles i Sverige, HKP-15, vil erstatte 14 Boeing/Kawasaki KV-107 (mulig også 12 AS-332M Super Puma) i taktisk transport ASW og SAR operasjoner.

Skal en løsning på dette finnes i en type helikopter, må Norges krav være den drivende faktoren bak valget. Dette vil være bra for Norge, men de tre andre landene har andre roller å ta seg av. Norge har i grunnen pekt seg ut en type som kan passe til deres formål, nemlig NH90. 300 ordrer er allerede inne fra andre land med levering i 2005, men for Norge er det enda usikkert om helikopteret møter de krav til operasjoner under isingsforhold som kreves. Dette vet man ikke før testingen av dette starter i april 2002.

E.H.Industries hevder at EH 101 er den mest kostnadseffektive tross transporten og SAR helikopteret i konkurransen på grunn av sin størrelse og sin "stand-up" kabin. Den er allerede i militær tjeneste. Luftfartøyet er også støttet av trening og support fra organisasjoner i Storbritannia, Italia og snart Canada. Prislappen er jo høy, men teknologisk hevder Augusta Westland at denne er best. Den har et skrog som skal være meget levedyktig, og som kan forbedres med årene. Forventet levetid på helikopteret er minst 50 år. Uansett, en slik ville aldri få plass på de nye fregattene til Norge. 23. August rapporterte et dansk nyhetsbyrå at Portugal har valgt EH101 til sin SAR tjeneste og sin fiskeriinspeksjon. Dette er verken bekreftet eller avkreftet fra deres side.

Sikorsky Aircraft har alltid produsert gode helikopter, inkludert den beste og mest respekterte S-61.

Sikorsky ønsker å følge opp med et like godt produkt med sin S-92.

De hevder at ut av de tre store konkurrentene i denne sammenhengen, er deres helikopter billigst fordi det krever mye mindre vedlikehold. Denne har også "stand-uo" kabin. S-92 passer også godt til SAR og tross transport

mener Sikorsky. Den største ulempen, er at den ikke får så mye støtte blant de skandinaviske landene, og det hjelper jo ikke at den ikke får plass på de norske fregattene.

To av de opprinnelige kravene fra landene var at helikopteret skal kunne frakte 16 vinterutstyrte soldater, og at første levering skal skje i 2003. Hvis dette fortsatt blir sett på som krav og ikke bare retningslinjer, vil Sikorsky imidlertid styrke sin sjanse, og NH90 vil bli satt utenfor. Uansett så har Sikorsky fått forhåndsbestillinger fra fem store operatører i Amerika, Canada, og Europa, inkludert operatører i Norge og Finland.

I mellomtiden mens en venter på at en avgjørelse skal bli tatt, kjøpes det aksjer i det finske selskapet Patria Finavitec Oy. Dette er bekreftet av blant annet Eurocopter's direktør under årets Paris Airshow.

Selv om aksjekjøperne påstår at dette ikke har noe med konkurransen på helikoptermarkedet å gjøre, så har Sikorsky inngått en avtale med dem om den avsluttende sammensettingen og testing av deres S-92. Saab i Sverige skal stå for systemdesign og integrering.

Vel, Norge må nok legge sine fregatt helikopter planer på hylla og konsentrere seg om SAR og taktisk support om det skal kunne bli noen enighet i dette prosjektet. De burde følge Danmark å kjøpe Super Lynx eller stå uavhengig for et kjøp av NH90.

Så til slutt; er det mulig at drømmen kan bli til et mareritt?. Hva om en tenker ti år fremover, en cruiseskip forliser i norsk farvann. Hvis helikopteret da er konstruert for å passe til en liten fregatt, hvordan skal de da kunne takle nødtilfellet?

# AIRCRAFT ENGINEERS

Av Geir Soligard

**Assosiation of Aircraft engineers of Olympic Airways hadde æren av å arrangere AEI Annual Congress 2001, som i år ble holdt 24.-28. September i Athen.**

**AEI står for Aircraft Engineers International, og det er en ikke-politisk "non-profit" organisasjon som har som oppgave å ivareta interessene og rettighetene til flyteknikere fra hele verden.**

I år var det 54 delegater fra 24 land som deltok, og NHF var representert med to deltagere; Sigve Moi fra CHC HS og meg selv Geir Soligard fra NLA.

Ellers var Norge representert med delegater fra Braathens og SAS.

## DAG 1

Kongressen startet med en meget fin båttur rundt til forskjellige øyer utenfor Athen. Fred Bruggemann åpnet med å forklare reglene og prosedyrene for kongressen. I tillegg refererte han til rapporten fra fjorårets kongress og redegjorde for hvilke vedtak som var gjennomført. Han fortsatte videre med å fortelle hva som var gjort for å prøve å øke antall medlemmer i AEI, og avsluttet med en del tanker om videre arbeid i denne forbindelse. Dagen ble avsluttet med middag på hotellet.

## DAG 2

Dag to startet med en offisiell åpnings seremoni hvor presidenten i Olympic Airways holdt



åpningstalen. Robert Leadbetter fra England holdt så en redegjørelse for regnskap og budsjett for 2002.

Det meste av kongressen dreide seg om Flight Safety gjennom maintenance og Human Factors. Evangelos Demosthenous fra Kreta som er ekspert på Human Factors i maintenance holdt et veldig interessant foredrag om dette tema som er så viktig.

Peter Doyer fra Braathens presenterte Jar 147 type training og forklarte litt om Component licenses. Doyer mente at dette er noe viktig som må jobbes videre med.

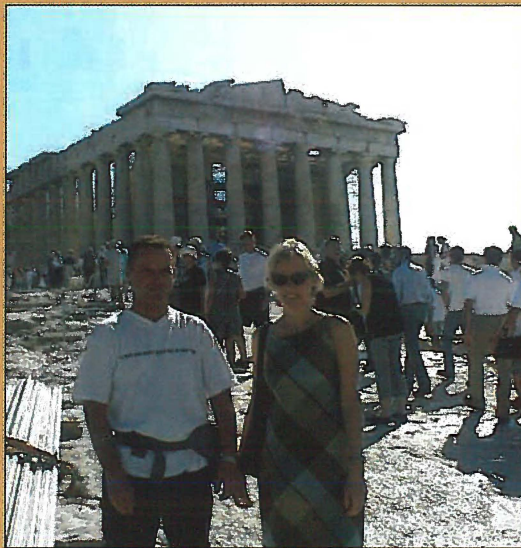
Dr. Jhon Lainos var nestemann ut med et foredrag om utviklingen innen luftfart når det gjaldt trender, ulykker osv. Generelt kunne han si at antall ulykker har økt ganske proporsjonalt med flytrafikken.

En tankevekker var at dagens fly krever mindre vedlikehold, og at man derfor sannsynligvis kan vente en økning i ulykker på grunn av dette.

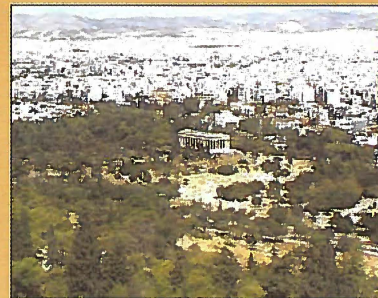
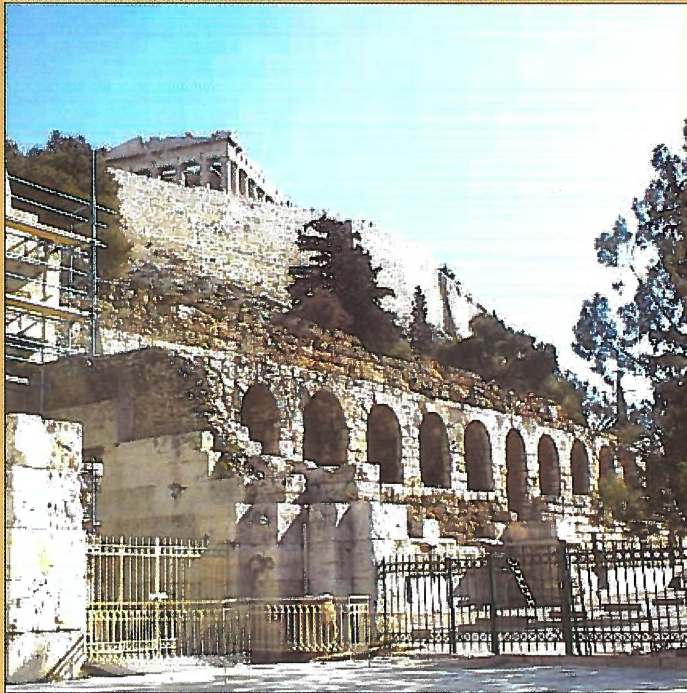
George Pagonis holdt dagens siste innlegg om utdanning og trening av teknisk personell. Her redegjorde han om AEI sine muligheter til å påvirke myndighetenes krav til dette. Dagen ble avsluttet med en bedre middag i en restaurant ved havneområdet i Pireus.

## DAG 3

Vi begynte dagen med en sightseeing tur til Acropolis før komiteens styreformann rapporterte om styrets arbeid gjennom 2001. Han minnet også alle på AEI's hjemmesider og mulighetene som ligger i disse.



# ER CONGRESS 2001



Franskmannen Francois Coudon underrettet om EU sine planer om samlede europeiske regler når det gjelder utdanning, utstedelse av sertifikater og den generelle luftfart i Europa.

Kort forklart så innebærer dette forslaget at alle medlemsland i EU vil være juridisk bundet til disse reglene, og at det kun er medlemsland som har stemmerett i dette nye organet som kalles EASA JAA ble skapt fordi man syntes det var frustrerende å forholde seg til nye regler alt etter hvilket land en skulle fly i. Hva skjer så med for eksempel Norge?

Vel EØS blir vel også bundet til disse reglene før eller siden, men i utgangspunktet er disse reglene i EASA veldig generelle, så da blir kanskje Luftfartsverket som igjen vil råde, og man risikerer å få de samme vanskeligheter med å forholde seg til de ulike reglene i de forskjellige landene man vil fly i.

En er i dag usikker på hvilken rolle dagens JAR regler vil få hvis EASA blir vedtatt.

Man frykter at det ikke blir videre grunn til å opprettholde disse reglene.

Dette skapte stor diskusjon, spesielt angående regler for arbeidstid. Dette er noe som opptar mange.

Etter dette innlegget fulgte avstemninger over innkomne forslag.

Man fortsatte så med en del innlegg fra forskjellige medlemsorganisasjoner, hvor disse berettet

om året som var gått siden forrige konferanse. Valg av styreverv foregikk uten problemer. Alle forslag som kom fra valgkomiteen ble stemt for.

#### DAG 4

Tidligere temaer under konferansen ble igjen brakt på bane, og man fikk livlige diskusjoner rundt disse.

En sak som også ble diskutert, var pilotenes rettigheter til å gjøre maintenance. Flere kunne fortelle at selskaper presset på myndighetene for å få utvidede rettigheter for pilotene til å gjøre maintenance, noe som forøvrig er imot deres vilje.



# AIRCRAFT ENGINEER CONGRESS 2001

Ser man på fremtidens spådommer med økende ulykker fordi man reduserer vedlikehold, så er dette en særs viktig sak for teknikere å jobbe imot.

AEI's president fikk siste ordet og så avsluttet vi med gallamiddag. Her ble det delt ut en del æresbeviser.

Oppsummert så var det en vel gjennomført kongress.

Årets kongress er planlagt til Zimbabwe, men pga. urolighetene har man Portugal som alternativ.



## Småplukk

### Historisk

Sola flystasjon ble base for de første helikopter som kom til Norge. Det skjedde 13. april 1953. De første maskinene var av typen Bell 47D. Helikopteret inngikk i Luftforsvarets redningstjeneste i mange år. De fikk også fire stykker Sikorsky H-19D Chickasaw gjennom våpenhjelpen i 1958. Disse var så dyre i drift at de ble tatt ut av tjenesten i midten av 1960-årene.

### Chinook 40 år i tjeneste

21. September 1961 ble den første testturen gjennomført med det store tandemrotor helikopteret. Mer enn 1100 stykker er laget og nesten 800 av disse er enda i bruk. Det er ikke slutt enda. 11. Juli i fjor, presenterte amerikanerne sin nyeste modell CH-47F. Denne skal etter forventningene fly med U.S Army i minst tretti år fremover.

## 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.**

# COCKPITEN

## 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 streikeretten til toppen i hovedorganisasjonene som førte oss sammen.

UFF er altså er frivillig samarbeid mellom fagforeninger som er opptatt av å forsvare organisasjonsfriheten og streikeretten. 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](http://www.uff.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. Kurs-tilbudene 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 Utviklings-senter (YSU) og har dermed tilgang på et omfattende og variert kursprogram.

Kurskatalog finnes på foreningskontoret.

Ønsker du å  
**ANNONSERE**  
i NHF-nytt?

Ta kontakt med redaktør  
Laila Østbø for prisoversikt  
Tlf. 41 40 20 70  
e-mail: [nhf-nytt@nhaf.no](mailto:nhf-nytt@nhaf.no)

## MEDLEMMER I NHF

Pr. 18. desember 2001

MF-Astec .....	217
MF-HS .....	115
TAF-Astec .....	95
TAF-HS .....	45
TAF-LT .....	16
LTF .....	35
Airlift .....	10
NLA-tekn .....	7
NLA-rednm .....	23
Freelance .....	2
NHF .....	7
TOTALT .....	569

## 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.

## INFO-BROSJYRE OM NHF

Finnes på foreningskontoret.

Neste nummer:

Representantskapsmøtet 2002

## HJEMMESIDER

Uavhengige Fagforeningers  
Forum (UFF): [www.uff.no](http://www.uff.no)

Norsk Helikopteransattes forbund  
(NHF): [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

B-POST

RETURADRESSE:

Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

# TILBAKEBLIKK



*På slutten av 60-tallet begynte HS med heiseoppdrag. Her på trening m/Terje Aase i linen*