

# NR. 2 • 2004 NHAF-NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



[www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)



**NHF'S POSTADRESSE:**

Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn  
Telefon: 5194 1924 o Telefaks: 5194 1783  
e.post [post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no) [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

**NHF'S BESØKSADRESSE:**

Utsolavegen 38  
4055 Stavanger Lufthavn

# STYRET I NHF

**Leder**

Pål Bentsen  
Lundsvågen 14, 4085 Hundvåg  
Tlf.: 51 54 81 05 / 90 07 52 91  
Jobb: 51 94 13 13  
e-post: [pbentsen@nhaf.no](mailto:pbentsen@nhaf.no)

**Styremedlem økonomi**

Kristine Mykkeltvedt  
Ulvafjellv. 6, 4310 Hommersåk  
Tlf: 51 62 76 93 / 95 78 79 14  
Jobb: 51 94 18 28  
e-post: [kristine@nhaf.no](mailto:kristine@nhaf.no)

**Nestleder**

Laila Østbø  
Liveien 15, 4018 Stavanger  
Tlf: 51 58 13 29 / 41 40 20 70  
Jobb: 51 94 18 12  
e-post: [laila@nhaf.no](mailto:laila@nhaf.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@chchs.com](mailto:smoi@chchs.com)

**Sekretær**

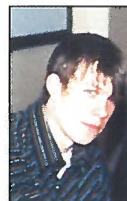
Marit Vollan  
Skjelnan, 9022 Krokeldalen  
Tlf: 77 63 36 14  
Jobb: 77 60 83 28  
Fax: 77 60 83 86  
e-post: [marit@nhaf.no](mailto:marit@nhaf.no)

**1.varamedlem**

Ørjan Johansen  
Sagabrinken 43, 9517 Alta  
Mob: 90 69 60 89  
e-post: [orjan.johansen@lufttransport.no](mailto:orjan.johansen@lufttransport.no)

**Styremedlem utdanning**

Stig Selvåg  
Gimraveien 107, 4054 Tjelta  
Jobb: 51 94 17 67  
Mob: 915 68 057  
e-post: [sselvag@chcastec.com](mailto:sselvag@chcastec.com)

**2.varamedlem**

Tommy Hansen  
Storgt. 7, Hønefoss  
Jobb: 64 86 28 72  
Mob: 41 25 59 97  
e-post: [helifiks@hotmail.no](mailto:helifiks@hotmail.no)

**Styremedlem informasjon**

Terje Fedstie  
Storabergarmen 2, 4050 Sola  
Tlf: 51 65 18 65 / 95 07 70 79  
Jobb: 51 64 66 76  
e-post: [terje@nhaf.no](mailto:terje@nhaf.no)

**3.varamedlem**

Eivind Elvatun  
Sandtuene 5, 4033 Stavanger  
Tlf.: 51 80 11 32 / 91 66 78 28  
Jobb: 51 94 10 00  
e-post: [elvatun@c2i.net](mailto:elvatun@c2i.net)

**4.varamedlem**

Erling Øvstebø  
Refsnesv. 60, 4020 Stavanger  
Tlf: 51 80 11 65 / 913 58 772  
Jobb: 51 64 66 76  
e-post: [eov@norheli.no](mailto:eov@norheli.no)





Nestleder  
Laila Østbø

# LEDEREN

## Kjære medlemmer

### Det har vært en tøff forsommer dette året.

Lederen har, som sikkert mange vet, tatt en permisjon fra NHF, like før årets sentrale forhandlinger, så var det min tur som nestleder å føre skuta videre. Mange utfordringer på en gang; forhandlingsleder, opplæring av sekretærvikar og flytting av forbundslokaler.

Ja, vi har delvis flyttet kan man vel si. Alt utstyr må på plass og vi har utsatt prosessen litt siden vi har en sekretær i redusert stilling for tiden. Men til opplysning så ligger NHF sine nye lokaler i Utsolavegen 38 på Sola. Det vil si "AVIS" bygget mellom CHC HS/Astec og Statoil stasjonen på flyplassen. Vi bruker foreløpig samme post/fax og telefonnummer som tidligere. Kontoret vil etter sommeren være bemannet med sekretær hver mandag.

Årets forhandlinger har heller ikke gått som forventet. NHF sitt forhandlingsutvalg reiste inn til Oslo 7. og 8. juni, men måtte reise hjem igjen uten at det ble enighet. Det virker som om hele arbeidsgiversiden kjører et hardere løp enn tidligere mot arbeidstakerne, men hos oss er det i alle fall stor enighet om at visse prinsipper må man bare kjempe for. Den store utfordringen i år er nok at Norsk Luftambulans skal fullt inn på overenskomst 281. I denne forbindelse er det klart at det finnes §'er som ønskes fjernet for at det ikke skal bli dyrere for bedriften å gå inn på avtalen. Dere medlemmer må for all del ta kontakt med lederen i deres lokalforening hvis det er noe dere lurer på i forbindelse med årets lønnsoppgjør.

Informasjon om forhandlingene finnes for øvrig på våre hjemmesider [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no).

Det neste som skjer nå er at vi skal møte hos riksmeklingsmannen 15. juli. Blir det ikke enighet der, blir det steik. Varsel om plassoppsigelse er sendt og alle lokalforeningsledere jobber nå sammen med sine respektive styremedlemmer for å plukke ut hvem som skal tas ut fra 15. juli. Dette gjelder selvfølgelig kun de som er bundet opp av overenskomst 281. Det kan bli en tøff tid for mange denne sommeren, men vi får håpe på en snarlig løsning slik at vi unngår å ta skrittet fullt ut.

Til slutt må jeg få si til alle dere som står på og leser høringer og arbeider i komitéer; Utrolig bra innsats i år! Tore Loe har utarbeidet høringsinnspill til Arbeidslivslovutvalget sin innstilling. Se [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no).

### HA EN RIKTIG GOD SOMMER ALLE SAMMEN!

Laila Østbø, fungerende leder





## REDAKTØREN

Da er "stafettspinnen" overtatt av meg. Skal gjøre mitt ytterste slik at NHF-NYTT blir ført videre i noenlunde samme stil slik som tidligere redaktører har gjort. Disse har greid å få til et produkt som NHF's medlemmer kan være stolte over. Tror mange som leser dette bladet kjenner meg! Til de av dere som ikke vet hvem jeg er, kan jeg fortelle følgende, 49 år gammel gift og har 2 voksne barn som har flydd ut av redet. Min første kontakt med helikopterbransjen var i 1969. Hadde da en ukes utplassering i Helikopter Service på Fornebu. Etter dette ble det et par sommerjobber i samme selskap før jeg fikk fast jobb i januar 1977. Jobbet her fram til februar 2001. Må si i dag at disse årene var virkelig givende for meg. Følte virkelig at vi (som arbeidet på gulvplan) var med på å bygge opp dette selskapet. Et eksempel er fra 1988 og planleggingen av den nye basen til HS på Sola. Her fikk jeg sammen med andre fra "gulvplanet" frie hender med å utruste basen, og må si at vi fikk til et bra sluttprodukt.

Livet går som kjent i bølgedaler, noe jeg også har følt på kroppen. Hadde et sterkt behov for å prøve meg på andre felt. Da jeg fikk tilbud om å være med å bygge opp et nytt selskap innen telekommunikasjon, søkte jeg om permisjon i HS. Dette ble anbefalt av mellomlederne i selskapet, men den nye toppledelsen hadde ikke sansen for dette med permisjoner. Vel, følte der og da at det kun var en ting å gjøre for å realisere en drøm, så jeg sa opp. Det er noe som heter at "den som intet våger intet vinner". Som så mange ganger før er det ikke alltid gründerne som går ut med gevinst, heller ikke for meg, men jeg gjorde ihvertfall noe med drømmene mine, de forble ikke bare en drøm. Jeg satset friskt, men landet på "kulen". Etter dette korte "svevet" fikk jeg tilbud om å begynne i Norsk Helikopter as. Jobber i dag i et meget bra selskap, med dyktige medarbeidere og et kjempefint miljø. Føler heller ikke det er langt fra gulvplan til topp.

Hadde ikke sittet lenge som varamedlem i Norsk Helikopter Tekniske Forening (NHTF) før Ole Magne Lie ringte meg og ville ha meg med i styret i NHF. Takket først pent nei, da jeg følte jeg ville bruke tiden framover med å engasjere meg i arbeidet med NHTF. Etter enda en forespørsel og ønske om at en i fra NHTF burde være representert i NHF styret, takket jeg ja til å stille som kandidat ved valget. Ble valgt inn som styremedlem Informasjon. Fikk en spesiell start som redaktør for dette bladet da jeg lørdag 13. mars satte meg på flyet til USA – Las Vegas der årets store helikoptermesse, Heli-Expo 2004, skulle gå av stabelen (les om dette i artikkelen på midtsidene i bladet). Dere vil oppdage at noe vil bli forandret i NHF-NYTT. Midtsiden vil bli dedikert bilder, og disse bildene vil være knyttet opp mot den største artikkelen til hvert blad som igjen vil være plassert mot midtsidene.

Vil oppfordre alle medlemmene i NHF om å gi bidrag til dette bladet i form av artikler og bilder. Vi setter pris på hjelp til å skaffe reklame til bladet. Størrelse og priser på reklameplass i NHF-NYTT finner dere på Web siden <http://www.nhaf.no/>. Gå inn på NHF-NYTT, velg så NHF-NYTT (medl. Blad). Send artiklene, annonsene og reklamene til meg [terje@nhaf.no](mailto:terje@nhaf.no) eller [nhf-nytt@nhaf.no](mailto:nhf-nytt@nhaf.no). Skriv artiklene inn i et word dokument. Om dere plasserer bildene inn i word dokumentet, MÅ dere sende bildefilene som egne vedlegg. Små bilder er ikke noe problem, men bilder som skal ha litt størrelse har lett for å bli kornete om de kommer som digitale bilder. Trykkeriet får best resultat om dere bruker papirbilder i stedet for digitale. Send papirbildene i posten til meg, så ordner jeg resten.

**Til slutt vil jeg avrunde med å ønske alle sammen en riktig fin sommer!**

*Terje*





# TILLITSVALGT KONFERANSE NHF



**Laila Østbø og Thommas L. Skarstein gjorde en kjempe jobb i forkant av denne konferansen. Konferansen ble holdt på Atlantic Hotell i Stavanger mandag 3. og tirsdag 4. mai. Her var tverrfaglige fagforeninger innen Norsk luftfart invitert, samt to dyktige forelesere, Tellef Hansen og Christoffer Serch-Hanssen. Tellef Hansen jobber i De Facto (kunnskapssenter for fagorganiserte). Christoffer Serch-Hanssen jobber i Stiftelsen Det Norske Veritas.**

## **Tema for konferansen var: OMSTILLINGER**

### **Mandag 3. mai.**

Tellef Hansen åpnet konferansen med Omstillingsprosesser Hva – Hvorfor? Omstillingsprosesser kan grovt deles inn i to, den ytre og den indre omstillingsprosessen. Ofte ser fagforeningene på de indre endringer.

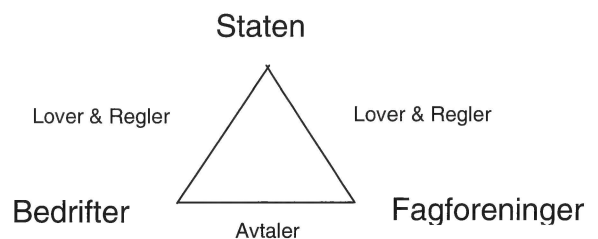
En kan ta eksempel i omstillingsprosessen i SAS og globaliseringen. Den nye teknologien de siste årene da med tanke på Internett og flyt i mellom landene har hatt en enorm utvikling innen luftfarten. Tidligere var det sjeldent folk reiste på møter til andre land, ferie til nøds, mens nå er dette dagligdags.

Sauda og Odda ble bygd rundt 1910 av arbeidere fra Sverige. Den gang var det også konkurranse om den billigste arbeidskraften. Konkurranse om den billigste arbeidskraften har flere selskaper følt på kroppen allerede, og her vil fagbevegelsen få en stor jobb å gjøre i framtiden. Vi snakker ikke om polakker som plukker jordbær, men utenlandske arbeidere som tilbyr tjenester til langt under halvparten av timelønnene innen de forskjellige yrkesgruppene i dag.

Her vil selskaper komme inn i forskjellige omstillingsprosesser. Mange har allerede følt omstillinger som ren overkjøring.

Det som skiller det norske samfunn mot andre lands samfunn, er det som kalles:

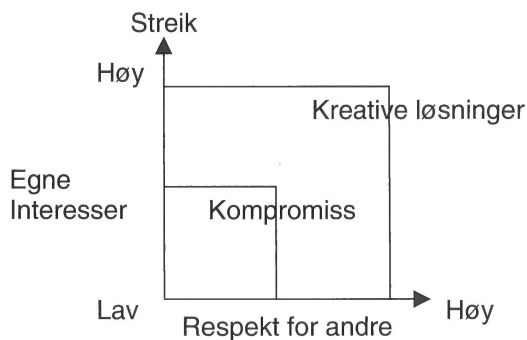
## **ARBEIDSLIVSRELASJON**



### **Styringsrett er satt ved lover og regler**

Hvis en skal kunne forholde seg til omstillingsprosesser mellom fagforening og selskap, må begge parter innse at motparten også har faktiske interesser!





SAS har virkelig fått kjenne omstillingen på kroppen, og de ble berørt av alle tre hovedgruppene som omstillingsprosessen kan deles inn i, i løpet av en kort periode.

1. Strukturelle - Endringer som skjer over tid. (Historisk kan en se på endringen fra fiske/landbruk til industri til privat og offentlig).
2. Sykliske – 11.september, SARS etc.
3. Politiske – SAS Norge ble berørt av den politiske krisen angående fordelskort.

Omstillingsprosessen i SAS har vært håndtert med en splitt og hersk mentalitet i fra ledelsens side, noe som ledelsen også har bekreftet (direkte uttalelser av Tellef Hansen).

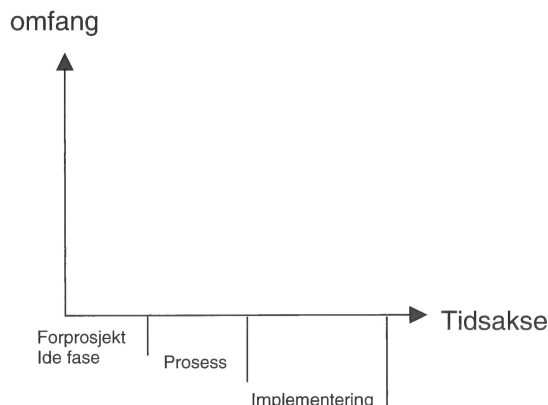
I Aker Kverner prosessen var det helt annerledes, her fikk fagforeningene være med i fra starten. Fagforeningene ble involvert i omstillingene når forprosjektet / ide fasen ble satt ut i livet, videre ut i prosess fasen og til slutt inn i implementeringsfasen. Så påstanden blir da: Kjell Inge Røkke må være en av landes beste ledere!

En sterk leder vil lett få til et godt samarbeid med fagforeningene. Det hele dreier seg om tillitt og gjensidighet. En viktig ting i dette er: Det tar lang tid å bygge opp tillitt, mens det brytes ned på "NOW TIME"

Ofta blir de ansatte / fagforeningene dratt med i implementeringsfasen, og ikke i forprosjekt / Ide fase. Dette resulterer ofte i store problemer i ettertid, og forsinkelser i hele omstillingsfasen. Ansatte / fagforeninger **SKAL** involveres **FØR** beslutninger er fattet. Dette er nedfelt i Hovedavtalens § 9. En skal bemerke seg at hovedavtalen gjelder både for arbeidstaker og arbeidsgiver!!!



I mange selskaper (ofte de store) er strategien utarbeidet lenge før fagforeningene dras inn i prosess- / Implementeringsfasen!!!



Her ligger det store utfordringer til Fagforeningene.

1. Hva er det viktigste å fokusere på?
2. Hvordan komme i inngrep?
3. Hvordan komme i posisjon?
4. Hvordan sikre at en kommer i inngrep før prosessen settes igang?
5. utfordringer i Internasjonale selskaper, Europeisk samarbeidsutvalg (ESU).
6. Hvordan sikre reell innflytelse?
7. Den totale mangelen på dialog fra selskapets ledelse / mangel på diskusjon.
8. Mennesker i fokus.

Cristoffer Serck-Hansen om omstillingsprosessen: Cristoffer jobber i Det Norske Veritas (DNV) som er en selveiende stiftelse, det er ingen som eier DNV. DNV er til for å sikre LIV – VERDIER og MILJØ.

Går omstillinger ut over sikkerheten? Organisasjoner endres kontinuerlig, disse endringene påvirker sikkerheten. I luftfarten er sikkerheten et veldig viktig mål, og som er foretningskritisk. Hvis et fly havarerer på grunn av at selskapet drives dårlig, vil sansynligvis selskapet gå konkurs!

JAA Reguleringsregime:

- Krav om billigere drift.
- Endringer i markedet (11. september).
- Ulykker og hendelser.
- Ny ideologi, ny teknologi (med ideologi menes hvordan selskapet styres og driftes).







Ny operativ adferd ved endringer:

- Informasjonsflyt.
- Beslutningsprosesser (hvem tar ansvar).
- Beslutningsgrunnlag.
- Motivasjon og incentiver (hvis en går ned 10% i lønn, vil dette gjøre noe med ditt syn på din innsatts?).
- Mellommenneskelige forhold.

Styring av endringsprosessen

- Planlegging.
- Prioritering.
- Involvering.
- Oppfølging.

Oversikt over sikkerhetsimplikasjoner:

- Beslutningsgrunnlag som gir oversikt over alternativer med mulige konsekvenser. Vet en hva man gjør?

### **SIKKERHET HAR ALDRI FØRSTE PRIORITET I EN BEDRIFT!**

Det å overleve har til dags dato hatt første prioritet. Dette er og gjeldende i luftfart. Hvis du tror sikkerhet er dyrt, prøv en ulykke!!! Omstillinger skjer på mange nivåer:

Micro:

- Endringer i kontrolltårn.
- Nye samarbeidsrutiner i cockpit (låst dør).

Mellomnivå:

- Nye leverandører av bakkjetjenester (outsourcing).

Makro:

- SAS – Braathens.
- Flytting av tilsynet til Bodø (store politiske endringer som tas høyt over hode på de ansatte).
- AVINOR Take-Off 05.

En kan snakke om to typer involvering:

Fagbevegelsen og Ledelse.

- Usikkerhet om hvilke "regler" som gjelder i overgangsfasen.
- Jobbusikkerhet for de ansatte.
- Politiske kamper på alle nivåer.
- Er "varsleren truet"? (den som tør å si i fra

at noe er i gjæring, kan bli truet).

- Har man kontroll over konsekvensene?

Hvordan ivareta sikkerheten i den nye organisasjonen!

- God planlegging og gode beslutningsgrunnlag, men disse metodene har begrensninger ved stor kompleksitet.

Hvordan ivareta Sikkerhet i omstillingsfasen.

- Det handler om å skape en "God" endringsprosess.

En god prosess er kanskje det eneste gode redskap for å ivareta sikkerhetsprosessen i den nye organisasjonen. God betyr tillitsvekkende!

- Profesjonell ledelse med klare mål.
- Bevist valg av metoder for beslutninger.
- Involvering av berørte ansatte (trenger ikke være tillitsvalgte, men muligens de det faktisk omhandler).

### **Sikkerhet er verdens beste Vikarierende Argument.**

Det vil alltid være interessenmotsetninger som fører til politisering av diskusjoner.

Tillit er nødvendig for å håndtere dette!

Litt om endringsmotstand:

- Psykologisk motstand mot endring.
- Legitime interessenmotsetninger (der ledelse og fagforeninger kan jobbe på en ryddig måte). Her er avtaleverket viktig.
- Ikke legitime interessenmotsetninger (er mest synlig i mellomledersjiktet i bedrifter der omstillinger ofte handler om rasjonalisering på dette nivå).

Hva kjennetegner endringer med sterk motstand?

- Endringer er gjennomgripende, radikale eller uventede.
- Endringer gir negative konsekvenser.
- Endringer strir mot bedriftskulturen.
- Organisasjonens medlemmer har negative erfaringer med tidligere endringsprosesser.





#### Prosess for individuell endring:

- Bevissthet om behovet for endring.
- Egne ønsker.
- Egne kunnskaper.
- Kjennskap til emne endring.

#### Roller for fagforeninger:

- Fagforeninger skal forsvare legitime interesser i en omstillingsprosess.
  - o HMS & Sikkerhet.
  - o Lønn / Tariff / Ansettelsestrygghet etc.
- Vær ryddig i forhold til hvilke interesser man forsvarer og med hvilke argumenter.
- Blanding av roller, argumenter og interesser kan svekke sikkerhetsarbeidet.

#### Sikkerhet i omstillingsfasen (stress og sikkerhet):

- Belastninger som er en følge av omstillings- og endringsprosesser spiser av de samme mentale resurser på dem som til en vær tid skal være 100% klar for arbeidsoppgaver.
- Endringsprosesser er i seg selv belastene.
- Endringsprosesser medfølger ofte en rekke tilleggs stress.
- Får jeg ny jobb?

Organisasjonene endres kontinuerlig. Disse endringene påvirker **SIKKERHETEN**.

**Tredjepart med Tillit, Integritet og gode metoder vil være en Stor hjelp for begge parter i omstillingsprosessen.**

Cristoffer Serck-Hansen fortalte om Avinor Take-off, og konsekvensvurdering som lå til grunn: Sikkerhet og Helse / Arbeidsmiljø.

#### **Avinor Take-off 05:**

Synkende inntekter har resultert i et hovedprosjekt 2003, der DNV skulle gjøre en vurdering på sikkerhet og Helse / Arbeidsmiljø. DNV fant tidlig ut at om de skulle få noen effekt ut av arbeidet de la ned, måtte de knytte seg tett inn til ledelsen (noe undertegnede synes var litt merkelig da med tanke på neste setning om uavhengig vurdering).

DNV skulle levere en uavhengig vurdering av de foreslåtte tiltaks konsekvenser for flysikkerhet og Helse / arbeidsmiljø.



#### Premisse for "Take-off 05":

- Sikkerhet skal opprettholdes
- Kundene skal ikke straffes

#### Alternative analysemetoder:

- Kvantitative analyser av sikkerhetsnivået / arbeidsmiljø før og etter endring (operative løsninger).
- Prosess evaluering (styrings modell).

#### Hvordan jobber DNV:

- Semi strukturerte intervjuer, samtaler og observasjoner
- Kvalitetssikring av data i work shop.

Det var om å gjøre å få fram de gode argumentene, og dette fikk de ved å intervjuer fagfolkene tilsluttet de forskjellige avdelingene. DNV intervjuet mange forskjellige personer på mange flyplasser i Norge.

I Avinor har det jobbet mange mennesker som har gjort bare Tull og Tøys presiserte Christian. Hovedkontoret ble redusert fra rundt 300 ansatte til ca.30 ansatte etter rasjonaliseringsprosessen som DNV styrte i Take-off 05 prosessen. Det skal her også sies at Avinor har mistet personer som de i utgangspunktet ikke ønsket å miste!

#### Effektivisering av flyplassene:

- Innleie av brøytepersonell ved behov.
- Faste eller fleksible skift (Her gikk DNV i mot de ansattes ønsker).

#### Resultater:

DNV ga klare konklusjoner og anbefalinger i forbindelse med Helse & arbeidsmiljø.

- Flysikkerhet og Helse /arbeids miljø er to sider av samme sak.
- Noen konklusjoner var i favør av ledelsen i Avinor.
- Noen konklusjoner var i favør av foreningene.
- DNV utførte en uavhengig vurdering.

Hele rapporten ligger på internett, så de av dere som ønsker å se nærmere på dette kan gå inn på denne adressen:

[http://www.luftfartsverket.no/Norsk/Presse/Rapporter/Rapport\\_Veritas/filestore/DNVRapport24okt.pdf](http://www.luftfartsverket.no/Norsk/Presse/Rapporter/Rapport_Veritas/filestore/DNVRapport24okt.pdf)



Tellef Hansen tar for seg omstillingen i Lufttransport: De tillitsvalgte blir orientert om at det er et styrevedtak som sier at hovedettersynene skal flyttes til Trømsø

Omstilling: Vedlikehold til Tromsø

1. Styrevedtak, besluttet å flytte!
2. Brudd på avtale.
3. Nytt styrevedtak som sier det samme som det første.

Mange selskapers ledelse styrer omstillingsprosesser på denne måten.

Advokatene til fagforeningene i LT sier at selskapet må starte med blanke ark og at det skal innledes en ny prosess.

I en ny prosess bør det engasjeres en tredjepart, slik at prosessen kan fullføres.

Hvordan kan de ansatte komme med i en slik prosess?

*Eksempel.*

*9. april 2003 forlangte fagforeningene i CHC HS å nullstille prosessen til CHC angående CHC's ønske om å danne en JAR 145 organisasjon i 4 land, felleseuropeisk vedlikeholdsavdeling. Dette var splitt og hersk fra CHC sin side, rå maktkamp. Fagforeningene vant!*

**FØRSTE PRIORITERING ER:  
FORENINGENE MÅ STÅ SAMMEN.**

Lufttransport:

1. Starte prosessen på nytt.
2. Samle foreningene.
3. Hvordan komme i kontakt med ledelsen.
  - i. Brudd på Hovedavtale.
  - ii. Ut i pressen?
  - iii. Følge felles opplegg til punkt og prikke.

To hovedmåter

- a. Det er å trekke inn en tredjepart
- b. Fagforeningene har et opplegg for å presse fram en ny prosess.

En tredjepart kan se på "krigshandlinger" mellom partene, og kan fungere som en konfliktløser (dommer mellom partene).

Det er ikke bare ledelsens feil i omstillingsprosesser. Fagforeningene må å ta ansvar.

Hvor er vi nå?

Handlingsrom.

Vær tidlig ute ved omstillinger.

Fagforeningene har et ansvar å følge med i eget selskap!

Tellef Hansen fortalte om et norsk selskap som engasjerte et konsultentselskap i forbindelse med rasjonalisering / omstilling av selskapet.

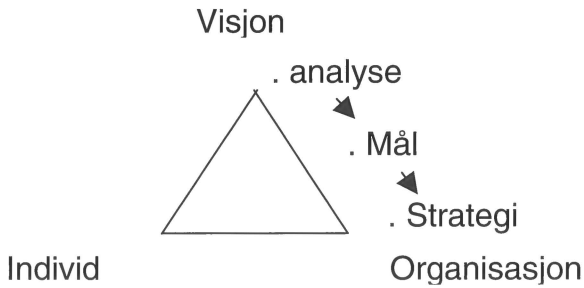
Konsultentselskapet fikk frie hender, gjorde en så horribel jobb at flere av de beste mellom lederne sluttet. Da ledelsen i selskapet oppdaget dette, slo de kontra og kansellerte avtalen med konsultentselskapet. Da følte de resterende kompetente mellomlederne at ledelsen i dette selskapet ikke viste hva de drev med. Flestparten av disse fant seg nye jobber i andre bedrifter. Resultatet ble at selskapet satt igjen med den mellomledelsen de i utgangspunktet hadde ønsket å bli kvitt!





**Tirsdag 4. mai:**

Tellef Hansen startet dagen med forklaring rundt "Maktens Triangel".



Visjonen for fagforeningene i Luftfart er å være flinke på lønns og arbeidsforhold. Ut i fra en analyse setter en seg mål. For å nå målet må en ha en strategi. Hva slags hindringer møter vi på veg mot målet? En spiller ikke mot en vegg, men mot en motpart som sender ballen tilbake på deres premisser (og ikke veggen som kan beregnes). Poenget må være at en føler en er på vinnerlaget, og jobber ut i fra dette syn.

De fagorganiserte må samles og organisere seg til omstillingsprosessen. Man må få med medlemmene, og her er medlemsmøter stikkordet. Det er **VIKTIG** å bemerke seg at det er **DE** medlemmene som møter opp på medlemsmøtene, **SOM ER ORGANISASJONEN** i pågående prosess!!!

Det er veldig viktig å bygge et nettverk blant de forskjellige fagforeningsgrenene (samarbeid på tvers av foreningene). Gjensidig nettverk.

**Det er her ledetråden i Maktens Triangel ligger!**

Utfordringer:

- Definere oppgaver.
- Innhente dokumentasjon
- Faktisk kunnskap og relevant forskning.
- Kartlegge situasjonen.
- SWOT – styrke og svakheter.
- Avklare handlingsrom – velg strategi.
- Utarbeide konkrete handlingsplaner.

Første fase i SWOT analysen er å fylle ut skjemaet:

- Hva er våre styrker?
- Hva er våre svakheter?
- Hva er våre muligheter?
- Hva er våre trusler?

**SWOT ANALYSE**

STYRKE	SVAKHETER
Kompetanse → Engasjement Høy organisasjonsprosent Klare krav til lover og regler Jobbe på tvers av fagforeningene Lover som regulerer bransjen ⇔	Bedrifts lojalitet ← Uerfarenhet Gjennomtrekk Fagforeninger ikke samlet Mange fagforeninger Avtaler ikke tilpasset ⇔ Lover og regler i luftfarten Globale eierskap (stor avstand ledelse / arbeidsstyrke) Lav kost = uorganiserte
MULIGHETER	TRUSLER
For å komme i posisjon: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rask omstilling</li> <li>• Bruke styrken vi har, og være klar over svakhetene</li> <li>• Samle foreningene til felles sak på tvers av faggrensene</li> <li>• Bransje standard</li> </ul>	Selskapenes forsøk om å sette foreningene opp mot hverandre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkelt å flytte arbeidet</li> <li>• Liberalisering av lovverket</li> <li>• Splitt og Hersk</li> <li>• Rammebetingelser undergraves</li> <li>• Oppsigelser</li> </ul>

I forhandlinger, tegn opp SWOT, og jobb ut i fra denne.



**Frank Gulliksen (overinspektør - flyteknisk område i Luftfartstilsynet) orienterte om deres situasjon i.f.m. "flytte problematikken".**

1. januar 2000 ble Luftfartstilsynet (LT) en selvstendig etat underlagt Samferdselsdepartementet etter utskillelsen fra Luftfartsverket, basert på stortingsvedtak i 1999.

De var 145 ansatte i LT før flyttevedtaket ble gjort 6. juni 2003. I løpet av ett år har 24 personer sluttet/sagt opp, dette utgjør en 17% bemanningsreduksjon!!! Det kan se ut som om Luftfartstilsynet sakte går i oppløsning på bakgrunn av stortingsvedtaket om flytting.

Et av LTs satsingsområder før vedtaket, var utvikling av tilsynsfilosofien Risikobasert Tilsyn (RBT). Dette prosjektet er nå lagt ned, da angjeldende personell har sluttet. LTs Analyseavdeling har av samme grunn i praksis blitt avviklet, som direkte følge av flyttevedtaket.

Noe av Luftfartstilsynets oppgaver:

- Utstede tillatelser / godkjenninger / sertifikater (adgangskontroll)
- Tilsyn og kontroll med rettighetsinnehavere (virksomhetstilsyn)
- Regelverksutvikling
- Oppfølging av luftfartsulykker, -hendelser og andre rapporter om avvik
- Risikovurderinger og -analyser [NB. avviklet!]
- Luftfartspolitisk virksomhet og miljøspørsmål
- Deltagelse i internasjonalt luftfartssamarbeid l.a. utarbeide felleseuropeiske forskrifter
- Førings av Norges luftfartøyregister

LT fører tilsyn med:

- 45 flyselskaper
- 32 flyverksteder
- 7600 flyoperative sertifikater
- 1200 flytekniske sertifikater
- 850 luftfartøy
- 45 flyskoler
- 100 flyklubber
- 135 landingsplasser (44 for allment bruk)
- 60 flynavigasjons- / lufttrafikkjenesteeenheter
- 2 produksjonsbedrifter
- 27 – 28000 saker som behandles hvert år

Hvis en ser på alle inspeksjonene som ble utført av LT i tidsperioden 2000 – 2003, har de i sin database registrert 10500 avvik, dvs. brudd på luftfartsbestemmelsene. Han ga uttrykk for følgende refleksjon; på bakgrunn av et så høyt tall, kan dette være en indikator på at operatørene ikke fullt ut er i stand til å ivareta de krav som er satt?

Og en tankevekker i den fasen en nå befinner seg i er: Av de 34 stillingene LT har utlyst i Bodø, og som dekker 20 forskjellige faggrupper, er det ca. 25 søkere som oppfyller kompetansekravet for 5 av disse faggrupper. Det vurderes derfor om man må senke kompetansekravene, for å fylle opp i hvert fall noen av de resterende 15 faggruppene. SKREMMENDE!!!

Havarikommisjonen (HSLB) har gitt klart uttrykk for at LT ikke lenger klarer å følge opp de tilrådinger HSLB angir i havariutredningene, på grunn av bemannings situasjonen. På konferansen forfattet konferansedeltakerne ett pressekrev angående LT problematikken.

Pressemeldingen finner dere på [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no) velg NHF-NYTT, meldingen er datert 15/05-04.

Det ble og lagd en sjekklister angående omstillingsprosessen, denne finner dere på neste side.

Referent: Terje Fredstie





# Omstillingsprosesser

Sjekkliste utarbeidet på konferanse  
i regi av Norsk Helikopteransattes Forbund

## I. OMSTILLING ER EN KONTINUERLIG PROSESS

- a. De tillitsvalgte må aktivt inn i det daglige arbeidet med strategi og virksomhetsutvikling
- b. Det er nyttig å forhandle fram retningslinjer til bruk i omstillingsprosesser.

## II. RETNINGSLINJER FORARBEID MED KONKRETE OMSTILLINGSPROSJEKTER

- a. **Fagforeningenes rolle**
  - I. De tillitsvalgte skal først og fremst ivareta medlemmenes interesser
  - II. Det er viktig å komme tidlig inn i prosessen. Krav om informasjon og møter med ledelsen er hjemlet i hovedavtalen og i AML §§ 56A og 57
  - III. Husk at det må settes av nødvendig tid til dette arbeidet
  - IV. Omstilling er ikke en sak for noen få utvalgte – sørg for bred deltakelse
  - V. Ledelsen har hovedansvaret for informasjon om prosjektet, men de tillitsvalgte skal utarbeide egen informasjon når det er nødvendig
- b. **Hent inn dokumentasjon**
  - I. Vurdering av ytre forhold som kan ha betydning for omstillingen (for eksempel politiske og samfunnsøkonomiske forhold).
  - II. Dokumenter knyttet til den konkrete omstillingen – beslutningsgrunnlag, kostnads- og konsekvensanalyser
  - III. Relevant forskning
  - IV. Andres erfaringer (spesielt andre fagforeningers erfaringer)
- c. **Gjør egne vurderinger/analyser**
  - I. SWOT-analyser
  - II. Konsekvensanalyser – i egen regi eller i regi av prosjektledelse
  - III. Nyttige spørsmål
    1. Er målene for omstillingen klare. List opp
    2. Er det laget oversikt over fordeler og ulemper. Hvis ikke – lag oversikt
    3. Hvem blir berørt? Bli det "overtallige"?
    4. Er beslutningsgrunnlaget godt nok?
    5. Kan det tenkes alternative løsninger til det som er foreslått av bedriften?  
I tilfelle ja – få de utredet og inn i prosessen.
    6. Er det behov for å trekke inn ekstern ekspertise?
- d. **Hvordan kan de tillitsvalgte påvirke prosessen?**
  - I. Hva slags lover og avtaler er aktuelle?
    1. **Lover** – AML, Aksjeloven, Likestillingsloven, Tjenestemannsloven
    2. **Avtaler** – Hovedavtalen, lokale avtaler, omstillingsavtaler
  - II. Taushetsplikt. De tillitsvalgte blir ofte møtt med krav om taushetsplikt – husk at du har rett til å hente inn ekstern ekspertise og diskutere med dem du representerer (for eksempel andre i klubbstyret). Dersom du er i tvil, ta det opp med klubbens eller forbundets advokat.
  - III. Det er viktig at de tillitsvalgte utarbeider egne forslag som legges fram for medlemmene. Dersom det er flere fagforeninger på plassen er det viktig, så tidlig som mulig, å etablere et forpliktende samarbeid.
  - IV. Utarbeid et påvirkningskart. Et påvirkningskart er en oversikt over beslutningstakere, personer som er tett på beslutningstakere, viktige organer og personer i egen organisasjon, mulige støttespillere i og utenfor egen bedrift, politiske myndigheter lokalt og sentralt
  - V. Plan for lobbying
  - VI. Opplegg for presse/media
- e. **Ta initiativ til en omstillingsavtale dersom det ikke finnes**





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

Ta kontakt med redaktør  
Terje Fredstie for prisoversikt  
Tlf. 51 65 18 65, 95 07 70 79  
e-mail: [terje@nhaf.no](mailto:terje@nhaf.no)

## Følgende kurs er tilgjengelig i 2004:

### **Info Tjenesters kurskalender høsten 2004:**

Kurskalenderen gir deg en komplett oversikt over Info Tjenesters åpne kurs høsten 2004.

**Info Tjeneste har en hjemme side der du kan se en oppdatert liste over hvilke kurs de tilbyr.**  
[www.infotjenester.no](http://www.infotjenester.no)

### **Cama kompetanse kan tilby følgende kurs :**

Arbeidsglede og motivasjon  
Forhandlingskompetanse  
Jus for ansatte  
Konflikthåndtering og samarbeid  
Kriseløser  
Kultur mangfold på arbeidsplassen  
Medlemsrekruttering  
Omstilling og endringer  
Organisasjonspsykologi  
Pensjonsordninger  
Prosjektarbeid  
Regnskap og økonomiforståelse  
Rollen som tillitsvalgt  
Selvtillit og autoritet  
Skriftlig kommunikasjon

**Cama kompetanse har en hjemme side der du kan se en oppdatert liste over hvilke kurs de tilbyr.** [www.cama.no](http://www.cama.no)

**Påmelding: [sselvag@chcastec.com](mailto:sselvag@chcastec.com)**





# HELI - EXPO 2004

Las Vegas Convention Center

15-17 Mars



**Årets store helikopter begivenhet ble arrangert i Las Vegas, Nevada. Arangsjøren var Helicopter Association International (HAI).**

Reiste fra Sola lørdag 13. mars med sluttdestinasjon Las Vegas. 20 timer senere kunne jeg slenge kofferten på hotellrommet, kl.24:00 lokal tid. Hadde da vært våken i mer enn ett døgn. Bodde på et lite hotell midt på "strip", Las Vegas Boulevard "The Strip". Dette er hovedgaten i Las Vegas hvor alle casinoene ligger på rekke og rad. Mye mennesker ute, men det var vel ikke så rart, det var jo lørdagskveld. Til andre som skal til Las Vegas, spiller ingen rolle hvilken dag du er her, det er "lørdagskveld" 7 dager i uka her!

Søndag 14. mars våknet jeg til blå himmel og en temperatur godt opp mot 30 grader. Dette var dagen før åpningen av årets Heli-Expo, så i sandaler og shorts trasket jeg nordover "The Strip". Jeg gikk opp i toppen av Eiffeltårnet (i USA har de kopier av det



meste og Eiffeltårnet i Las Vegas er tro kopi, i halv størrelse). Her var det en kjempe utsikt og mulighet for å orientere seg.

Hele dagen i steikende sol og sandaler kjennes når kvelden gjorde sitt inntog, vannblemme under den ene foten selvfølgelig! Hadde en middagsavtale med en arbeidskolega, René de Jong, søndagskveld. Det ble en bedre middag, med litt ått og spilling på casinoene. Havnet nok på statistikken blandt de 90 % andre som danner grunnlaget for at casinoene går med overskudd, uten å kommentere det noe videre!

Selve utstillingen strakk seg over tre dager i kjempehallen "Las Vegas Convention Center North Hall"

## **Mandag 15 mars:**

Samme vær som dagen før, og det var jo ikke å forakte på denne tiden av året.

Dagen startet med å registrere seg, kjøpe billett for







de to første dagene og stille seg i køen av mennesker som ventet på at dørene skulle åpne kl. 1100. Da dørene åpnet var det bare å følge strømmen. Det skulle foretas en avdukning av ett nytt helikopter ved Sikorsky sin stand kl. 1130, hadde satt meg inn i hvor de interessante standene var plassert, så det var ikke vanskelig å finne denne.

Fikk en fin plass i første rekke. Hadde en mistanke om hvilket helikopter som skulle avdukes, og det ble bekreftet da jeg så tippen på det ene rotorbladet og litt av halepartiet. Helikoptret var dekket av en stor sort silkeduk, i fronten var det bygd opp en vegg av store gule og sorte ballonger. Kl. 1130 smalt det kraftig da alle ballongene ble sprengt samtidig. Høy musikk sammen med ett spektakulært lys og røyk som kom sivende ut under maskinen samtidig som silkeduken sakte men sikkert ble dratt av lagde en fin stemning. Fram i lyset kom den første serieproduserte S-92 i Petroleum Helicopters Inc. (PHI) sine farger, gul og sort. Se bilde på forsiden av dette bladet og bildene på midtsiden. På det store bilde ser dere følgende personer oppstilt foran S92: Fra Sikorsky: Peter Longo (Vice President and Chief Financial Officer), Dave Adler (Senior Vice President, Worldwide Customer Service), skjult bak Steeve Finger står Jeff P. Pino (Senior Vice President), Steve N. Finger (President), Dean C. Borgman (Chairman). Fra PHI: Al Gonsoulin (Chairman), og Lance F. Bospflug (President).

Jeff Pino som holdt åpningstalen takker alle og sier at dette er en stor dag for hele helikopter industrien, og at det er en stor glede å få presentert den første serieproduserte S92 som snart skal overleveres til PHI. Han takker også PHI for å ha akseptert å motta denne første S92. Videre takket han alle for den fine responsen under avdukingen og ga ordet videre til Steeve Finger. Han hadde noen velvalgte ord å si om



denne store dagen for Sikorsky og den lange veien de har hatt for å komme frem til dette øyeblikket og ga ordet videre til Dean Borgman (Chairman), som skulle overrekke maskinen til PHI. Dean Borgman sa følgende: *Egentlig skulle vi hatt en nøkkel å overekke deg Lance Bospflug, men du får være med bort til "nøkkelen" vi skal avduke.* Han avduket et maleri av en S92 i PHI sine farger. Videre sa han: *Denne kan du henge på veggen på kontoret ditt slik at du kan se maskinen også når den er ute og flyr og tjente penger!* Dean Borgman fortalte at Sikorsky har hatt samarbeid med PHI i nærmere 50 år.

Jeg ba om å få visitt kortene fra Jeff Pino og Lance Bospflug. Joda jeg fikk visittkortene, men litt motvillig og et litt ovenfra og ned blick fra begge. Ja ja, det er vel ikke annet å forvente da vann-blemmen under foten hadde bestemt hvilke sko jeg kunne bruke. Som kjent kan en ikke bruke alle typer klær til alle sko, så olabukse her inne falt nok ikke i god smak hos dem.

#### **Carson Services, Inc.**

Turen gikk videre inn i lokalet, jeg stoppet opp ved Carson Services, Inc. Her kom jeg i prat med Jeff Hill som er Vice President of operations. Carson har nå installert composit hovedrotorblader på en Sikorsky S-61N. Dette har resultert i at en har fått en hastighetsøkning på 10 %, og vibrasjons redusering (nå skal det sies at det ikke er mye vibrasjoner på S-61). Innen kort tid vil de få installert composit halerotorblader. Prosjektet med composit blader er et samarbeid med Sikorsky.

På grunn av korrosjons problemene i hovedgearboks festebjelke som sitter mellom stasjon 244,5 og 290, har Carson nå montert nye egenproduserte bjelker i rustfritt stål med meget godt resultat. Vi kom inn på







cockpit seksjonen som HS kjøpte av Carson i 1991, der Jeff Hill fortalte at det var han som hadde stått for dette salget. Jeg fortalte han at seksjonen som ble installert på helikopteret i Norge var det første helikopteret i verden som fikk HUMS installert. Dette helikopteret havnet i Brasil hvor det senere havarete, det ligger nå på ca. 700 meters dyp. Fortalte han også at nå er snart dagene talte for S-61 i Norge, hvor han svarte at de regnet med å bruke S-61'en i nærmere 35 år til i Statene! Men dette er i oppdrag som brannslukking og logging. I dag har de 11 S-61'er i operativ tjeneste.

#### **Coulson Aircrain**

Rett ved siden av Carson, hadde Coulson Aircrain stand. De hadde utstilt en S-61N med VIP interiør, et meget lukseriøst sådan. Coulson opererer i dag 8 stk. S-61.



En skulle tro at det burde være en god mulighet for etterbruk av CHC HS sine S-61'er i USA.

#### **Vancouver Island Helicopter Ltd. VIH**

VIH hadde utstilt en Kamov KA32-A11. Dette er et Russisk bygd helikopter med kontra roterende hovedrotor. Dette er et helikopter med veldig lite vibrasjoner. VIH opererer 3 stk. av denne modellen. Alle komponenter blir overhaldt i Russland, og de var meget fornøyd med kvaliteten på deler og leveranse. Den de viste fram, var ny i 1997 og hadde nettopp vært på hovedoverhaling på hjemmebasen i Canada etter 11.000 fly timer. Maskinene ble stort sett brukt til heavy lift.

#### **Red Box International Ltd.**

Pratet med David Ross, direktøren i selskapet. Han fortalte at de leverer alt innen Ground Power Units



til flyindustrien, og hadde kunder "world wide". Han hadde nettopp vært i Oslo der han hadde hatt møte med det Norske militæret for levering av GPU'er. De hadde også solgt en del Hand Portable Power Pack RB75A til oljeselskaper i Nordsjøen til bruk på helikoptre i en nødsituasjon (evakuering). Det som ble vist fram på utstillingen, virket veldig robuste. For mer informasjon, gå inn på Red Box sin Web side: [www.redboxpower.com](http://www.redboxpower.com)

#### **Ideal Aviation Inc.**

Spesialiteten til dette selskapet er spesialverktøy til sivil luftfart. Bob Devin fortalte at de er 70 ansatte i selskapet, og at de produserer spesialverktøy til mange flyfabrikanter. Han fortalte videre at om de fikk tilsendt tegninger og spesifikasjoner, kunne de produsere spesialverktøyet for kunder innen en til fire uker. Avhengig av kompleksiteten. Bob fortalte



at han hadde jobbet 17 år i Bell helicopters, og hadde hatt mye med HS å gjøre før i tiden. Han hadde kjent Morten H. Hancke personlig. Morten Hancke var grunnlegger og Administrerende Direktør i HS i de første 25 år. Det ble en god stund med mimring om "gamle dager". For mer informasjon om Ideal Aviation gå inn på deres Web side: [www.idealaviation.com](http://www.idealaviation.com)

Dagens Heli-Expo var slutt. Nå var det bare å stille seg i en uendelig lang kø for å få tak i en taxi. Fikk satt meg en times tid i solen før det var på tide å gjøre seg klar til kveldens seanse på Hard Rock Cafe. Sikorsky hadde invitert 1000 mennesker til fest. Der var det mange kjente fjes å se, men det var ikke lett å føre noen samtaler da lydnivået fra musikken var ekstremt høyt. Kjækt var det allikevel.





#### Tirsdag 16 mars:

Jeg trenger vel ikke å si noe om været!!! Den første jeg støter på i hallen er en tidligere arbeidskollega av meg, Ralph Arnesen, pilot i CHC HS. Ralph var i Las Vegas i privat regi. Han fortalte at han var interessert i å fortsette som flyger etter at han går av med pensjon dette året, men ikke som flyver i nordsjøen. Her var det en fin mulighet til å pleie kontakter.

#### Sikorsky Aircraft

Hadde en meget hyggelig samtale med David Ermeier som er pilot i ACM aviation. Sikorsky hadde fått lånt en VIP S76C+ av en privat person. Interiørmessig var maskinen ett virkelig syn, lyse skinnstoler, edelt tre og gulldublé. Denne maskinen ble brukt av en meget rik person, han bruker den mellom hjemmestedet og flyplassen. David var meget fornøyd med å tjene til livets opphold på denne måten.

Hadde også en lengre samtale med James Beahon. Han jobber i United Technologies International Operations og representerer Sikorsky Aircraft som regional manager, Middle East & Africa. Fikk en innføring i eierforholdet rundt Sikorsky Aircraft. United Technologies eier 100 % Sikorsky Aircraft Corporation som igjen eier 100 % Helicopter Support, inc. (HSI).

Han fortalte om den lange veien Sikorsky har gått (12 år) før de endelig fikk levert den første serieproduserte S-92. De hadde nå 22 signerte kontrakter på maskiner som skulle leveres. De har en spennende tid framover, da valg av ny type helikopter for USA's president skal avgjøres i mai. Her snakker en om 23 til 26 helikoptre, og valget står mellom S-92 (H-92) og EH 101. S-92 er delprodusert i mange land, men om Sikorsky



får kontrakten med presidentens helikoptre, vil disse bli 100 % produsert i USA.

#### Helicopter Support, inc. (HSI)

Marc Gerlon fortalte om HSI og flyttingen til helt nye lokaler som ville gjøre jobben mye enklere for dem, og som igjen kundene i positiv retning vil føle på kroppen. I dag er det ca 240 personer som jobber i selskapet, disse er fordelt på 3 avdelinger: Salg, kunde support og reparasjons avdeling. Han fortalte at de nå fyller opp lagret med S-92 deler slik at de skal være klare til å supporte første kunde (PHI) fra mai i år. Det ble mange stopp og prating på store og små stander resten av dagen.

Sikorsky hadde invitert ca. 20 personer på middag på et av Las Vegas fineste hoteller, Mandaley Bay, der vi fikk ett nydeleig måltid med ditto tilbehør.

#### Onsdag 17 mars:

#### Evergreen International aviation, Inc.

Hadde en lengre samtale med markedsdirektøren Greg Thies i Evergreen Helicopters of Alaska og presseansvarlig Justin Marchand i Evergreen international. De fortalte meg om det aller nyeste prosjektet som nå lanseres. Moderselskapet har nettopp anskaffet en ny spesialbygd Boeing 747 som skal brukes i bekjempelsen mot skogbranner og oljeforurensningen. Denne maskinen står sentralt plassert i USA, og er alltid på beredskap med fulle tanker. Den har en lastekapasitet på hele 91.000 liter vann med spesialdyser under buken. Maskinen kan legge ut et teppe av ferdigblandet veske (avhengig om det er brann eller oljeforurensning) hvor mengde og bredde velges etter behov. Den kan fly helt ned i 140 knop (260 kilometer i timen) og holde seg i en



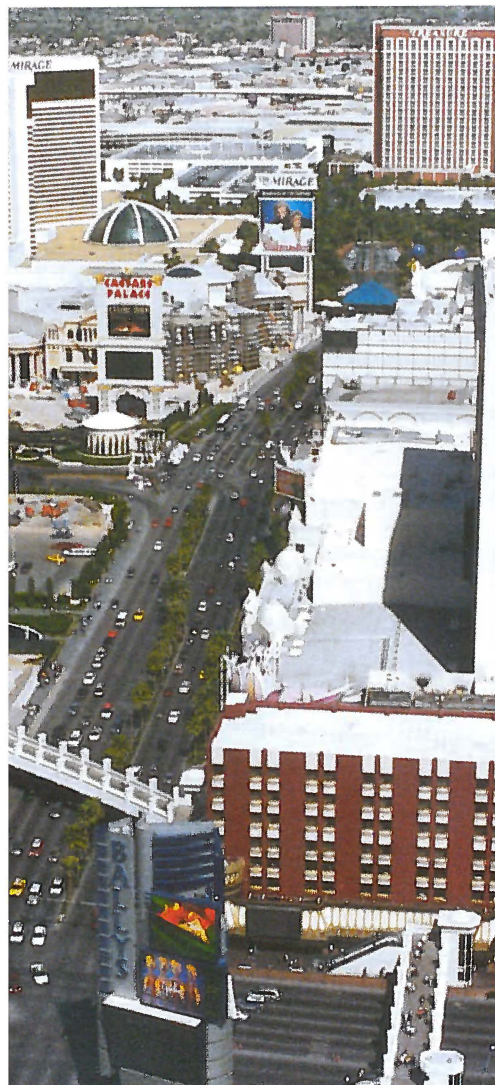




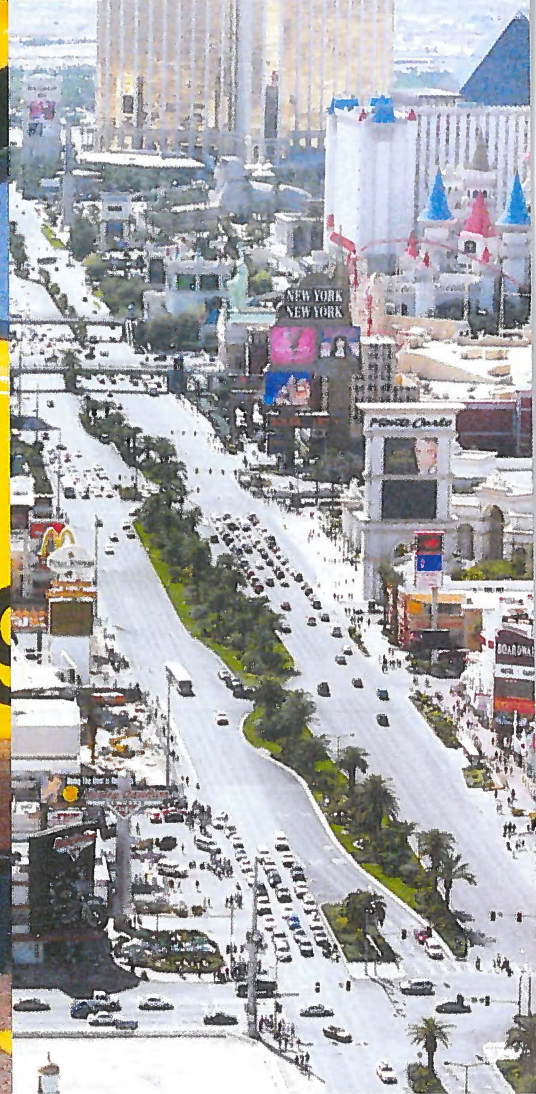
# ***HELI - EXPO 2004***

***Las Vegas Convention Center***

***15.-17. Mars***











høyde mellom 400 til 800 fot (120 til 240 meter). Jeg fortalte dem om Norges lange kystlinje og problemene vi så for oss angående det som nå skjer med frakt av olje langs vår kyst fra Russland til kontinentet. Ofte med båter som egentlig skulle vært på skipskirkegården. Om uhellet skulle skje utenfor vår kyst, enten utblåsing fra rigg, eller båt som havarerer, kan denne maskinen være her i underkant av 12 timer, den har oljedispergeringsvæske om bord. Maskinen kan etterfylle vann og dispergeringsvæske på alle amerikanske militærbaser i Europa, og det tar kun 30 minutter å fylle opp tankene.

For de myndighetene som har ansvaret med oljeberedskapen i Norge, vil jeg anta at denne informasjonen må være av stor interesse. For å se presentasjonen som Evergreen har angående olje og brann beredskapen, gå inn på denne adressen: [www.evergreenhelicopters.com/supertanker/index.html](http://www.evergreenhelicopters.com/supertanker/index.html)

Var invitert på et møte med Sikorsky kl. 1200. Hadde brukt mye tid i forkant på forberedelse til dette møtet. To dager i forveien leverte jeg et dokument med 17 spørsmål.

Møte deltakere.

**Sikorsky:** Jack P. Donahue (Sales Manager Major Accounts)  
Sheena Steiner (Media Relations Manager Communications)

**Aircontactgruppen:** Johan Chr. Stenersen (Adm. direktør)  
Arne Gytri (direktør)

**NHF:** Terje Fredstie (styremedlem info)

Jack Donahue fortalte at han til daglig var mest



involvert i salg av nye helikoptere, og at support funksjonene blir utført av World Wide Grop, men han ville besvare spørsmålene så godt han kunne. Ble også lovet et skriftelig svar, en informasjon som omhandler spørsmålene, les dette etter min artikkel.

Her er spørsmålene, og de muntlige svarene jeg fikk på møtet:

**1.** The last 20 years Sikorsky hasn't been the most aggressive manufacturing company in the European market. What's your aim for the worldwide market?

- SAR (search and rescue)
- Repair / Overhaul
- Offshore Oil industry
- Personnel transportation

**Svar:** De var uenig i at Sikorsky ikke hadde vært aggressive i det europeiske markedet. De hadde hatt samtaler med Braathens helikopter allerede i startfasen i 1989 angående S76C+. Hadde også mange møter med Statoil – Norsk Hydro og tidligere Saga Petroleum på midten av 1990 årene, samt flere møter med Norsk Helikopter as i 1996. Når det gjelder S92 ble denne lansert til Europeiske Offshore relaterte selskaper allerede et par år før den fikk betegnelsen S92 i 1992. Så de siste 10 årene har vi vært aggressive i det Europeiske markedet.

- Sammen med Offshore industrien, er SAR det viktigste markedet for Sikorsky.
- VIP vil også bli et stort marked, 2 av de 10 første maskinene som leveres er VIP maskiner.

**2.** What are the business targets for the next couple of years regarding production of S92?

**Svar:**

- Pr. dags dato har vi en ordre bekreftelse på 22 stk. S-92.
- Canada skal ha 30 nye Maritime helikoptere, dette jobber vi mot.







- US President skal ha mellom 23 og 26 nye helikoptere, her vil valget stå i mellom Sikorsky H-92 og Augusta Westland EH 101. Dette skal avgjøres i mai 2004.
- Vi jobber for å få S-92 inn i flere markeder, slik som:
  - I. Search & Rescue (SAR)
  - II. VIP
  - III. Offshore oil industry
  - IV. Scheduled Airline USA
  - V. Military

**3. How does Sikorsky approach the Norwegian SAR market?**

**Svar:** Vi har hatt flere samtaler med Norske myndigheter. Når norske myndigheter åpner dørene for en åpen anbudsrunde, skal vi gi ett konkret tilbud på SAR helikoptre som vil dekke Norges behov.

**4. How much work will Sikorsky let other operators perform?**

- Assembly of new helicopters.
- Overhaul of components like Engines – Transmissions - Rotor heads - Avionics



- components - etc.
- Modifications.

**Svar:** Dette er avhenger av antallet S-92 som blir bestilt i Europa.

**5. Helicopters delivered to European companies / countries, is it any discussion about assembling these in Norway – Astec Helicopterservices?**

**Svar:** Ikke i øyeblikket, men kanskje litt lenger fram i tid, da må det i så fall være ett vedlikeholds senter som er godkjent av Sikorsky. La oss nå si at norske



myndigheter velger S-92 som SAR redningshelikopter, da vil nok en god del kunne bli montert i Norge. Her kan en trekke fram noen eksempler:

- Oppgradere standard S-92 til SAR redningshelikopter.

- Design av modifikasjoner.
- Modifikasjoner.

En kan nok forvente en del arbeid, ref. svaret på spørsmål 4.

**6. How will Sikorsky supply spare parts to European costumers?**

- Direct to customer.
- Global stock in Europe, Amsterdam / Norway?

**Svar:** Her vil HSI Supplere kundene med deler.

**7. Are the Sikorsky Maintenance Manual, IPC – etc. based on ATA 100 specifications?**

**Svar:** I utgangspunktet er svaret ja, men her var han usikker på om IPC er inndelt i henhold til ATA 100.



**8. Are the S92 Maintenance program developed by use of MSG III analyses?**

MSGIII (Maintenance Steering group, tredje revisjon) analyse er sett av logiske spørsmål som stilles angående funksjonen av komponentene i systemet, slik at en kan komme fram til de mest riktige vedlikeholds kravene.

**Svar:** Nei, ikke MSGIII, vi samlet forskjellige personer i en gruppe (Ingeniører – teknikere – avionikere – operativt personell etc.) og kalte denne gruppen Product Develop Team. Alt de foretok seg





handlet om team work. Så selv om vi ikke har brukt MSG III analyse, så har utviklingen av S-92 vært tilnærmet likt dette.

kunne utvikle dette. Dette koster mye penger, men vi forventer å ha dette klart ca. ett år etter at maskinene er levert.

**9.** I have heard a rumor from a Sikorsky employee last summer, that Sikorsky has started a project for a S92, equipped with five main rotor blades. Are there any truths in these rumors, and will it be a modification program for S92 equipped with 4 main rotor blades?

**Svar:** Nei, Sikorsky har ingen plan om å starte et prosjekt for å utvikle 5 rotorblad system til S-92, værken for militær eller sivil helikoptere. Dette er en påstand som jeg i ettertid har fått en annen oppfattelse av!

**10.** I have heard that Sikorsky has requested for a JAA Joint Operations Evaluation Board. What is the background for this request and what is Sikorsky's aim? (Jeg har hørt at Sikorsky har anmodet om et JAA felles evaluerings styre. Hva er bakgrunnen for denne anmodningen og hva er Sikorsky's mål.)

**Svar:** JAA sertifisering av S-92. Vi forventer å ha S-92 Sertifisert om ikke så lenge.

**11.** Will the S92 Flight Manual contain the appropriate data to permit full Category A helideck operations to be conducted in line with the recommendations? Or, in the absence of Category A procedures, operations without exposure? (Vil S92 Flight Manual inneholde tilstrekkelige data til å tillate at fullstendige Cat A helidekk-operasjoner utføres i tråd med anbefalingene? Eller, i fravær av Cat A prosedyrer, risikofrie operasjoner?)

**Svar:** Droop Down kurve er ikke utviklet ennå, her må vi først finne et egnet sted der dette kan utføres med maskinen for å

**12.** If there is no Category A helideck procedure, how does Sikorsky intend to comply with the requirements for Approval for operations with exposure?

(Hvis det ikke finnes noen Cat A helidekk prosedyre, hvordan har Sikorsky tenkt å imøtekomme sertifiseringskravene for risikofylte operasjoner?)

**Svar:** Sikorsky vil gi svar på dette senere.

**13.** How and when will the reliability assessment be conducted?

(Hvordan og når vil pålitelighetsevaluering bli gjennomført?)

**Svar:** Vi har nå flydd mer enn 2500 flt.hrs. på 4 prototyper, og vi har kun mistet en eneste flight pga tekniske problemer. Vi har fløyet 21 flt. hrs. for US Presiden i løpet av 12 dager uten en eneste delay på disse planlagte turene.

**14.** Does the S92 have approved engine Usage Monitoring Devices?

(Har S92 godkjente systemer/utstyr for overvåkning av motorbelastning?)

**Svar:** S-92 har full integrert HUMS som standard utstyr. Svaret er ja. Det vil og være en data link mellom ground station og support avdelingen i USA.

**15.** Will the level of data be equivalent to that produced for the S76C+ with regard to deck-edge clearance and drop down graphs?

(Vil omfanget av data være tilsvarende det som er



utarbeidet for S76C+ med hensyn til deck-edge clearance og drop down grafer?)

**Svar:** Ja, men dette er foreløpig ikke sertifisert.

**16.** Have there been any discussions between Sikorsky and the JAA on compliance with JAR-OPS 3 (S92) Performance?

(Har det foregått samtaler mellom Sikorsky og JAA omkring tilfredsstillelse av JAR-OPS 3 (S92) motor ytelseskrav?)

- Deck-edge clearance and drop down graphs, with wind correction?

**Svar:** Ja.

- Single engine (out of ground effect) graph, with wind correction?

**Svar:** Var ikke sikker, skal komme tilbake med svar på dette.

- Single engine (in ground effect) graph, with wind correction?

**Svar:** Var ikke sikker, skal komme tilbake med svar på dette.

- Performance class 1, 2 or maybe even 3? PC1 & PC2 is especially valid for operations to / from helidecks.

**Svar:** Fikk ikke noe konkret svar på dette, men har i ettertid blitt informert om at S-92 vil bli sertifisert for enhanced performance class 2, og IKKE performance class 1.

**17.** Is there any thing in the S92 Project that you are not satisfied with, and is there any heavy modifications going on?

- Vibrations

**Svar:** Har jobbet hardt med vibrasjonene. Vibrasjonene i S-92 i dag er betydelig lavere enn på prototypen som var i Norge sist sommer.

- Cracks (the helicopter that was in Norway last summer, cracked at the fuel tank mounting structure.)

**Svar:** Det har ikke forekommet alvorlige sprekker i hovedstrukturer så langt. De kjente ikke til denne sprekken på maskinen som var i Norge.

- Other issues

**Svar:** Ingen større ting.

Med vennlig hilsen Terje Fredstie





## Sikorsky's samlede svar angående NHF's spørsmål på Heli – Expo, 17. mars 2004

Sikorsky's nye S-92 helikopter nærmer seg raskt operasjonell innfasing verden rundt. Den 8. juni nådde man en viktig milepæl ved at S-92 ble det første helikoptret i verden som ble sertifisert av European Aviation Safety Agency/Joint Aviation Authorities (EASA/JAA) i henhold til de seneste og strengeste sikkerhetsstandarder.

EASA, som består av tidligere og nye EU JAA medlemmer, foretok den formelle tildelingen av sertifikatet til Sikorsky i Philadelphia under det årlige FAA/JAA/EASA møtet.

"S-92 representerer helt nye gjennombrudd når det gjelder nivåer for sikkerhet og pålitelighet. Dette har blitt anerkjent av amerikanske luftfartsmyndigheter (FAA), og nå er de samme høye standardene oppfylt internasjonalt," uttalte Sikorsky President Steve Finger. "Dette er noe som den beste gruppe innen helikopterindustrien kan være stolt av."

S-92 er det første og så langt det eneste helikopter i verden som er sertifisert av FAA i henhold til FAR Part 29 Transport Rotorcraft, Amendment 47, hvilket er USA's seneste regelverk innenfor sikkerhet. Joint Aviation Requirements (JAR) er det europeiske motstykket til den USA-baserte FAR, med lignende sikkerhetsbestemmelser.

"Vår type sertifisering og sikkerhetsegenskaper plasserer oss en hel generasjon foran andre mellomstore helikoptre i markedet," kommenterte Finger.

Sikorsky legger opp til god fremdrift i den videre sertifiseringsplanen. Neste steg etter EASA/JAA -sertifiseringen vil være Transport Canada's godkjenning, som er forventet senere i sommer. Viktige steg mot sertifisering av S-92 for flygning inn i kjente isingsforhold ble gjennomført tidligere i år, da helikoptret fullførte vellykkede tester bak en CH-47 icing- tanker. Gunstige værforhold i testområdene ulike steder i Nord Amerika frembrakte et bredt spekter av naturlige isingstemperaturer og duggforhold som spente over hele sertifiserings spektret. De avsluttende delene av full deisingssertifisering vil finne sted senere i år når myndighetsinstansene skal fly S-92 helikoptret for endelig godkjenning under kjente isingsforhold.

S-92 har tidligere fullført kaldværs-, motorluftinntaks-, og snøtester, og er allerede sertifisert for operasjon under slike forhold.

Produksjonsleveranser av S-92 begynner denne sommeren, med planer om leveranser av totalt 12 maskiner i inneværende år. Kundene inkluderer så vel VIP-transport som offshore olje operatører i ulike land. Sikorsky annonserte nylig at de så langt har solgt mer enn 20 S-92 helikoptre til en samlet verdi i overkant av 340 millioner USD, hvilket er den mest vellykkede sivile produktlanseringen i selskapets historie. I tillegg til disse bekreftede salgene, har Sikorsky også 17 opsjons- og fire depositum-avtaler for S-92. Fem av de tidlige leveringene vil begynne operasjon tidlig i 2005 hos Norsk Helikopter og CHC Helikopter Service under offshoreavtaler som disse har med Statoil og Norsk Hydro.

Nå som de første leveransene nærmer seg, er alle de nødvendige elementene av support enten helt klare eller i ferd med å bli ferdigstilte. Et multi-million dollars omfang som spenner fra reservedelslager, publikasjoner til supportutstyr er klare, og validering av tekniske manualer for den første maskinen er i ferd med å ferdigstilles. Sikorsky's Worldwide Customer Service organisasjon holder på å implementere systemer for å samle inn og bearbeide data fra det første operasjonelle helikoptret. Kombinerte data fra "HUMS, bearing monitors, maintenance data computers, and maintenance management systems" vil overføres elektronisk til

Sikorsky for umiddelbar analyse og tiltaksvurdering. Treningsprogram, som vil bli utført av Sikorsky's partner FlightSafety International, er også i ferd med å ferdigstilles. FlightSafety's S-92 flight simulator er allerede i bruk ved West Palm Beach opplærings senter, og kunder gjennomgår her allerede nå ulike treningskurs. Simulatoren skal gjennom FAA Level D sertifisering i juli.

"S-92-helikoptret har slått meget godt an innenfor offshore oljeindustri," uttalte Jeff Pino, Sikorsky's Senior Vice President-Marketing and Commercial Programs. "Vi er også særdeles godt fornøyd med interessen vi møter blant både ruteflygnings- og VIP-transportaktørene. S-92 har i løpet av kort tid plassert seg som det fremste helikoptret i sin klasse."

Med sitt utgangspunkt i dokumentert S-70 BLACK HAWK og SEA HAWK helikoptre, innyter S-92 godt av mer enn 50 år av Sikorsky's sivile og multi-mission helikopter erfaringsgrunnlag. Helikoptret tilbys i en rekke versjoner for kommersielle kunder, herunder offshore olje industrien, VIP-transport, ruteflyoperasjoner og andre bruksområder.

Sikorsky har også markert seg som et foregangsselskap innen helikopterindustrien på et annet sikkerhetsområde, ved at alle nye S-92 og S-76 helikoptre i sivile versjoner nå leveres med Enhanced Ground Proximity Warning Systems (EGPWS). "The EGPWS helps pilots avoid controlled flight into terrain (CFIT)". Et team bestående av Sikorsky og Honeywell har utviklet EGPWS for helikoptre gjennom S-76. Dette systemet ble i sin tid en opsjon i S-76-helikoptre etter FAA-godkjenningen i 2001, en nyhet i helikopter industrien.

EGPWS inkluderer en innbygget "terrain and obstacle" database som er designet for å gi situasjonsbevissthet og således unngå CFIT-ulykker. "Terrain and obstacle" informasjon kan avleses i cockpit på ulike kompatible skjermer (EFIS eller Weather Radar), slik at piloten øyeblikkelig kan se hvorvidt angjeldende "terrain eller obstacles" er høyere eller lavere enn helikoptrets høyde og hvorvidt det representerer en potensiell trussel.

Når det gjelder S-92-operasjoner i Norge, hadde Sikorsky nylig et møte med Terje Fredstie fra Norske Helikopteransattes Forbund (NHFF) for å spesifikt diskutere S-92 og dens fremtidige bruk i Norge. Mange omfattende emner ble berørt, og Sikorsky gir her følgende kommentarer til disse:

**S-92, generelt markert** – Sikorsky bekrefter at S-92 er tiltenkt mange ulike markedsområder, både sivile og militære. Sikorsky har hele tiden sett for seg at de mest aktive markedene i utgangspunktet vil være offshore-transport og redningstjeneste, sistnevnte både i sivil og militær regi.

Når det gjelder militære bruksområder, kan Sikorsky bekrefte sterk interesse for S-92 fra den amerikanske regjeringen så vel som fra mange andre lands myndigheter. For den amerikanske regjeringen er S-92 allerede en sterk kandidat for å bli det nye helikoptret for U. S. Marine Corps Presidential Helicopter Squadron, også kjent som HMX 1. I tillegg vurderer U. S. Air Force S-92-helikoptret for deres fremtidige Combat Search and Rescue behov, (CSAR). På den internasjonale scenen konkurrerer S-92 om relativt nært forestående SAR-kontraktstildelinger i Canada, Irland og, ikke minst, i Norge.

**S-92, det norske markedet** – Sikorsky er meget interessert i det norske redningshelikoptermarkedet. Selv om det norske Luftforsvaret har uttrykt ønske om å utøve opsjoner for ytterligere NH90-helikoptre for redningshelikoptertjenesten, har andre grupperinger uttrykt en sterk interesse for S-92 til redningstjenesten. Sikorsky avventer nå de norske myndighetenes avgjørelse om hvorvidt redningshelikoptersaken skal ut på åpent anbud. Slik avgjørelse vil ventelig komme til høsten. Dersom myndighetene bestemmer seg for å gjennomføre en



anbudsrunde, regner Sikorsky med å være en meget sterk konkurrent med S-92.

I mellomtiden har både Statoil og Norsk Hydro på den sivile siden inngått avtaler for bruk av S-92 i offshoretransport. I denne forbindelse har både CHC Helikopter Service og Norsk Helikopter inngått kontrakter for minst 5 nye S-92 helikoptre for operasjon ut fra Bergen og Kristiansund. Sikorsky regner med at det etter hvert vil bli mange flere S-92 i operasjon i offshoremarkedet, både i Norge og i Skottland.

S-92 vil i utgangspunktet bli produsert og levert ved Sikorsky's fabrikkanlegg i USA. Etter hvert som de ulike markedssektorene modnes rundt i verden, vil Sikorsky vurdere samarbeid med internasjonale partnere for lokal ferdigstillelse og installasjon av diverse kundebestemte utrustninger. Beslutninger med hensyn til internasjonal S-92 produksjon og/eller ferdigstillelse vil bli fattet ut fra de spesifikke sakene som gjøres gjeldende i de respektive områdene, og på en case-by-case basis.

Sikorsky føler at Norge kan være et meget aktuelt område for slike fremtidige produksjons-/ferdigstillesaktiviteter. Sikorsky er godt posisjonert for slikt samarbeid med internasjonale partnere ettersom S-92's produksjonsprosess og produksjonslinje er utviklet slik at de uten større problemer kan re-lokaliseres og/eller dupliseres.

**S-92 Vedlikehold og Support** – Sikorsky's World Wide Customer Service Group er klare til å yte førsteklasses support for S-92 når den snart kommer i operasjon. Vedlikeholdsmanualer er utviklet basert på ATA 100 spesifikasjoner. Sikorsky har i mange år arbeidet tett sammen med viktige kommersielle kunder for å utvikle vedlikeholdsprosedyrer og program som er tilpasset deres behov. Sikorsky mener følgelig nå å ha utviklet et meget fleksibelt vedlikeholdsprogram basert på slik gjensidig påvirkning og konsultasjon med kundesiden. Basert på erfaringene som Sikorsky allerede har opparbeidet seg med de første fem S-92 prototypelhelikoptrene har man nå utviklet et enkelt og fleksibelt vedlikeholdsprogram.

**S-92 Fremtidige Modifikasjoner** – Sikorsky ble spurt om eventuelle planer for et 5-blads rotorsystem for S-92. Sikorsky opplyste at basisversjonen av S-92 har og vil fortsette å ha et 4-blads rotorsystem. Sikorsky vil dog hele tiden vurdere fremtidige utviklingsmuligheter for sine produkter, og det er således mulig at helikoptret kan få en annen utforming i fremtiden. Hvis og når en slik utforming blir utviklet, ville Sikorsky vurdere tilpasningsmuligheter også for allerede eksisterende S-92 helikoptre, herunder ulike avveininger forbundet med overgang til en eventuell revidert rotorkonfigurasjon (vekt, kostnader, etc). Sikorsky ville selvsagt diskutere slike avveininger i detalj med det kommersielle markedet når tiden måtte være inne for slike betraktninger.

**JAA Joint Operations Evaluation Board (JOEB)** – Sikorsky opplyste også at de har innlevert søknad om samarbeid med JOEB, en komité som består av representanter fra viktige europeiske luftfartsmyndigheter som følger JAA regelverket. Denne komiteen samarbeider med produsentene for å utvikle hensiktsmessige prosedyrer i forbindelse med introduksjon av nye helikoptertyper i JAA orienterte land i Europa. Komiteens oppgave er å sikre at JAA's infrastruktur er klar til å ta i mot nye helikoptertyper ut fra de operasjonelle ståsted. Spesifikke oppgaver inkluderer bl.a. utstedelse av S-92 type-ratings og utvikling av S-92 Minimum Equipment List. (MMEL)

**S-92 Category A Forhold** – Sikorsky bekrefter at S-92 er designet for å oppfylle alle FAA/JAA Category A kravene. Helikoptret er allerede sertifisert og godkjent for Category A operasjoner fra flyplasser. På kort sikt er planene nå å utvide de eksisterende godkjente Cat A flyplass-prosedyrer til å øke de tillatte kryssvind-forhold og til å tillate kortere banelengde.

Av hensyn til offshore-operatører som behøver JAR OPS 3, Class 2 og den kommende Class 2 Enhanced performance (Class 2e) for vertikale operasjoner fra helidecks, vil det neste være at Sikorsky planlegger å først sertifisere Class 2 procedures, noe som vil kreve en "risk of power loss" analyse. Denne motor-pålitelighet-bedømmelsen, som er forbundet med sertifiserte Class 2 prosedyrer, omtales gjerne som Performance loss Exposure Risk Report (PERR). PERR vurderingene vil bli ferdigstilt senere i år.

Sikorsky vil da fortsette med sertifisering av hva man antar vil bli Class 2e prosedyrer, som for tiden er gjenstand for definering og ferdigstilling hos myndighetene. "These Class 2e procedures require "zero" exposure to possible water landing in the event of an engine failure on takeoff" fra helidekk ombord på oljeplattformer. Sikorsky forventer å ha både Class 2 og Class 2e prosedyrer godkjente for S-92 ved utgangen av 2004. Sikorsky forklarte at Class 2e performance i stor grad er det samme som Class 1 performance (zero exposure). Forskjellen er at Class 1 performance krever virkelige testflyvninger, mens Class 2e performance kan kalkuleres analytisk ved hjelp av moderne helikopter performance computer-modeller.

#### **Andre saker –**

**HUMS** – Sikorsky har sammen med B. F. Goodrich Aerospace utviklet Health and Usage Monitoring System (HUMS) for S-92. Det nyutviklede systemet har vært i bruk på to S-92 prototype helikoptre i bortimot to år, og fungerer meget bra. Sikorsky opplyste at slikt HUMS vil være standard på alle S-92 som produseres.

**S-92 Flight Test Development** – Sikorsky har lagt ned svært mye tid i å analysere S-92 operational performance og generelle flight handling egenskaper, herunder helikoptrets normale vibrasjonssignatur. Sikorsky benytter et datainnsamlings- og analyse-system som kalles FRACAS, eller "Failure Reporting And Corrective Action Systems". FRACAS benyttes til å identifisere uregelmessigheter under "Flight Test Program" og til å analysere de beste mulighetene for forbedringer. Noen forhold vil her være spesifikke for den spesielle instrumenteringen som finnes i flight test prototype helikoptrene. Eventuelle uregelmessigheter som måtte berøre produksjons-helikoptrene vil bli tatt meget seriøst, og vil få den nødvendige oppfølging.

Som demonstrert gjennom S-76-programmet, har Sikorsky en historie med kontinuerlig forbedring av produktene sine ut fra de erfaringene som gjøres "ute i felten". Sikorsky vil fortsette å benytte FRACAS-prosessen, og sørge for oppfølging av eventuelle forhold så snart som S-92 settes i operasjon.

Gjennom hele møtet, gav Sikorsky uttrykk for å ha meget positive fremtidsutsikter for S-92. Sikorsky's positive forventninger underbygges ytterligere ved at USA's National Aeronautic Association (NAA) tildelte Sikorsky sin prestisjefylte 2002 Robert J. Collier Trophy, med den ærefylte utnevnelsen av det helt nye S-92 helikoptret som årets "greatest achievement in aeronautics or astronautics in America."



# Møte med LT 19 mai 2004

**Bakgrunn: Brev sendt LT fra NHF teknisk komité.**



## **Tilstede fra Luftfartstilsynet:**

Bjørn Edholm  
Jørgen Lien  
Dag Silkoset (ca en time)  
Tore Sandbu (ble hentet for å informere om JAR part145)

## **Fra NHF:**

Sigve Moi  
Inge Antonsen  
Arild Moen  
Terje Fredstie  
Geir Soligard

## **Utdrag av brev til LT**

*Hovedmålet er et formelt møte for å kunne drøfte uklarheter og usikkerhetsmomenter forbundet med fortolkning av JAR/Part 66 relatert til grunnutdannelse(basicfag) samt typekurs for B1 og B2 personell.*

*Det er ikke til å unnså at informasjonen som har kommet fra LT samt informasjon som NHF selv har trukket ut av JAR/Part 66 i løpet av de siste 4 månedene ikke er tilstrekkelig substansielt avklarende for våre sertifiserte medlemmer. En slik avklaring er i høyeste grad aktuell i forbindelse med forestående innføring av "ny" teknologi parallelt med sertifikat-tilpasning etter "nye" sertifikatbestemmelser.*

*For å eksemplifisere vil følgende scenario være realistisk og nært forestående problematikk. Svært mange teknikere med typeutsjekk har kombinert B1/B2 lisens på helikoptertyper uten skjermteknologi. I forbindelse med typeutsjekk på "nye" helikoptre med skjermteknologi blir det gjennomført kurs for B1 teknikere for å oppfylle restansekravene i basic digitalteknikk/skjermteknologi. Det etterfølgende typekurset følger slavisk kravene til B1 lisens.*

*Etter 20 års erfaring som B1/B2 skal de "ferske" lisenshaverne forholde seg til nye restriksjoner for hva de kan utføre og attestere.*

*Fra arbeidsgiver ligger det klare forventninger til at de nye sertifikatene ikke innebærer noen begrensninger for personellet i forhold til tidligere kompetanse og arbeidsområde.*

*På vegne av våre sertifiserte medlemmer føler vi et sterkt behov for en gjennomgang av hvilke muligheter og begrensninger den enkelte må forholde seg til. Dersom bedriftenes personalbudsjett alene skal være avgjørende for å definere kompetanseområde, er vi bekymret for at dette lett kan føre til at den enkelte kan bli stilt ovenfor et krysspress av lojalitetkrav og forventninger. En slik situasjon som vil nødvendigvis være sterkt drivende for utvikling av uheldige subkulturer på tvers av sertifikatbestemmelsenes intensjon og innhold.*

*Den generelle grenseoppgangen som er definert i JAR/Part 66 kan i beste fall beskrives som rudimentær, en forsøksvis fordypning og avklaring gjennom fag/system matrisen i samme, etterlater flere spørsmål enn svar.*

*Vi vil på bakgrunn av problemstillingene nevnt ovenfor be om et møte av så formell karakter at det kan gi grunnlag for en selvstendig stillingtagen fra forbundets side når fagavgrensningsspørsmål blir reist til forbundet fra våre medlemmer.*  
*utdrag slutt*



### **NHF oppsummerte grunnlaget for møtet.**

Utgangspunkt ICAO annex for sertifikatutstedelse. Norske BSL var fundamentert i ICAO og utgjorde nasjonale bestemmelsene. Med JAA kom JAR som et europeisk regelverk. Alle ICAO M sertifikater ble konvertert til JAR B1 og B2 sertifikater.

Opprettelsen av European Aviation Safety Agency (EASA) (den Europeiske luftfartsmyndighet) og EC regulation no.1592/2002 fører til at B1/B2 problematikken igjen aktualiseres.

### **EC regulation no.1592/2002**

I henhold til EC regulation no.1592/2002 og den modulære oppbygning av pensumsliste for B1 B2 sertifikatene er det avdekket en differanse i forholdet mellom tidligere krav til grunnopplæring versus nye krav. Dette gjelder både B1 og B2, og denne differansen må lukkes for å få utstedt nye sertifikater.

I motsetning til JAR prosessen som lukket krav ved hjelp av "grandfather rights" og gjerne var mer imøtekommende i forhold til marginal kunnskap, vil Part prosessen legge et klart skille mellom B1 og B2 arbeide. Dette er en tilsiktet oppdeling. Dette vil også manifestere seg som en åpenbar smitteeffekt relatert til typesertifisering med basis i Part modulene.

### **Grunnutdanningen etter Part 66**

Det vil være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i grunnutdanningen etter Part 66 for å etablere behovsbaserte avvik i forhold til typeutsjekk. Uansett fremgangsmåte vil det være den godkjente Part 145 organisasjonens ansvar å etablere et system for opplæring ut over basiskrav etter Part 66. Dette kan gjøres i form av en kapabilitetsliste for oppgaver.

Kompleksiteten i moderne helikopter tilsier at vedlikeholdsoppgaver ikke er delt opp etter en klassisk B1 B2 matrise. Eksempelvis er HUMS ikke dekket i B1 sertifikater. Det er også slått fast at arbeide med harness'er og plug'er, i form av lodding, pinneskift etc. er etablert som rene B2 oppgaver. Dersom dette skal kunne gjøres av B1 personell må det etableres en sporbarhet i opplæring og godkjennings ordningene i Part 145 organisasjonene.

### **Slike sporbare prosesser for flyrelaterte oppgaver kan baseres og utføres på følgende grunnlag**

- Dokumentasjon (tilgjengelig og gyldig)
- Kvalifikasjon
- Kontinuitets trening
- Verktøy og utstyr

I klartekst vil dette bety at kvalifikasjoner ut over basisopplæring B1/B2 må dokumenteres både i form av opplæring og oppfølging. Det må dessuten kunne verifiseres at det foreligger nødvendig dokumentasjon og utstyr for å kunne utføre vedlikeholdsoppgaver i henhold til spesifisert standard og metode.

Part/Jar145 organisasjonene må gjøre en grenseoppgang  
Av dette kan en konkludere med følgende;

Kompetanse har vært et sertifikat spørsmål, men er i det nye systemet en Verksted (145) oppgave. Part/Jar145 organisasjonene må m.a.o. selv gjøre en grenseoppgang, og iverksette tiltak for å møte denne spesifikasjonen

Vedrørende BITE tester og LRU (Line Replaceable Units) er det i utgangspunktet ingen begrensninger for B1, men kun et spørsmål om opplæring. En kapabilitetsliste for tasker basert på ovenstående vil være aktuell metode for å løse problemstillingen.

Ut over dette kan det være nødvendig å se nærmere på problemstillinger der BITE tester ikke gir klare entydige svar.

De største aktørene i helikopterbransjen har etablert et eget kontinuitetstrenings konsept, men det er fremdeles mange selskaper som ikke har dette på plass. LT forholder seg noe avventende til en slik påstand, og påberoper seg retten til å konkludere etter at de respektive selskapene har fremlagt sin oppfatning og konkretisering av slik trening.

### **Ytterligere konkretisering og grenseoppgang av B1 B2 oppgaver.**

JAR Part 145 stiller krav til et JAR Part 66 sertifikat, og mange har prøvd å tolke dette i en ny kontekst uten at det har ført frem til fullgode svar på hva som gjelder.

Ut fra tesen om etterprøving vil det være enklere for tilsynsmyndigheten å verifisere ut fra hva selskapene selv definerer inn i de forskjellige partene. M.a.o. dersom en oppgave er utført vil 145 organisasjonene måtte påregne å dokumentere kvalifiserende element.

### **Verkstedets sertifikat**

XA sertifikatene (verkstedets sertifikat) som er konvertert til JAR 66 Part B2 sertifikat, vil aldri kunne gi CRS på A/C. Pr. i dag eksisterer det ikke en etablert Jar/Part standard for verkstedskompetanse og derfor heller ingen sertifikater.

XA sertifikater skulle derfor aldri vært konvertert til JAR sertifikater.

Inntil det kommer andre utspill fra EASA om dette, opprettholdes nasjonale regler.

Det vil si at denne type sertifikat kan brukes i et eventuelt verksted, reparasjon kan utføres og FORM ONE utstedes på komponenten.

### **Hva beskriver MMOE**

Et spørsmål fra LT var hva som står i håndbøkene (de forskjellige selskapers MMOE), angående beskrivelsene hvor en B1's rettigheter stopper, og hvor fortsetter B2 personellet. (En oppgave du som leser kan se nærmere på?)

### **Tilsynsmyndighetens interne organisering**

Tore Sandbu med ansvaret i LT for vedlikeholdsseksjonen JAR 145 gav klart uttrykk for at LT ennå ikke hadde en godt nok definert grenseoppgang, men er nødt til å fokusere mer på problematikken JAR Part 145 kontra JAR Part 66. Tidligere var 145 og 66 en homogen sammensetning innenfor selskapene. I dag har verkstedene fått mer ansvar med å påse at



kompetanser er tilstede. Sannsynligvis må det letes etter en løsning mellom JAR 66 B1 / B2 sertifikat og et X sertifikat. Kriteriene for en intern JAR rettighet må defineres av LT 145 avdelingen. LT innrømmer at de er kommet for kort, og mye av årsaken til dette er at de er kommet ufrivillig inn i prosessen "Bodø". Vi må få 145 verkstedene på banen angående opplæring og kontinuitets trening.

LT har et eget organisatorisk problem. Tematikken 66 organisasjonen er underlagt Lufthavn og Utdanningsavdelingen, mens 145 organisasjonen er underlagt Teknisk-Operativ avdeling. Disse har vært delt i to, med egne budsjetter etc. Det er ikke mer en 3 - 4 måneder siden disse to organisasjonene begynte å jobbe sammen mot felles mål. Så det er muligens en uheldig organisering i LT, da 145 og 66 har forskjellige direktører og forskjellig økonomi / budsjett.

#### **Definisjonen Lett og tungt vedlikehold og C-rating**

Hele filosofien bak A - B1 - B2 og C må defineres av LT. Pr. dags dato finnes det ingen kat. A personell innen helikopterbransjen i Norge. Hva med vedlikehold og modifikasjoner som blir utført med JAR 66 B1 / B2 sertifikat uten " C" rating, og hvor de som signerer ut vedlikeholdet er de med minst kompetanse? Krav til personell med "C" rating er 5 års praksis!

#### **Hvor går grensen mellom "lett og tungt vedlikehold "**

Dette vil i hovedsak framgå av de respektive MMOE's oversikter over scoop of work, dvs. hva det enkelte 145 verksted har godkjenning til. Generelt skal større modifikasjoner - reparasjoner

etc utsigneres av en C- licence innehaver. I tillegg skal en CRS gis av en B1 - B2 licence holder. Lett luftfart <5700kg er ikke fokusert innen JAR'ene, og derfor har ikke LT sagt noe absolutt om dette. Tungt luftfart må derimot kjøre kurs i henhold til JAR forskriftene pr dd.

JAR M - 66 - 145 og 147 vil bli erstattet av EASA JAR Part M - 66 - 145 og 147 28. september 2004. Når PARTENE kommer gjelder bl. annet samme regler for alle flermotors helikoptre i ervervsmessig luftfart, ( også de under 5700kg ).

#### **Sikorsky S92:**

Norske myndigheter må ha en proforma godkjennings prosess for å kunne sertifisere S92. Får en EASA godkjenning, er dette plankekjøring .

Vedrørende skolering av teknisk personell, blir disse tjenestene kjøpt fra FlightSafety i USA. Det vil foreligge et avvik mellom EASA lovverk og det FlightSafety leverer. Dette avviket (skolering som mangler for å kunne utstede EASA /JAR Part 66 sertifikater), må selskapene ta hensyn til i opplæringsfasen de nå går inn i. ( Avviket må lukkes før licence utstedes).



Solnedgang på Frigg





Sikorsky



Get on Board.

Offshore Oil



Sikorsky S-92 vil være på plass  
i Nordsjøtrafikken fra 2005!

For mer informasjon, vennligst kontakt Aircontactgruppen AS, telefon 22 92 55 06



**Sikorsky**

A United Technologies Company

LANDING





Hovedbasen på Sola.

# Norsk Helikopter

## Et møte med Adm. Dir. Ivar Eie

Av Laila Østbø

Selskapet har vært på offshoremarkedet i snart 11 år, og veldig mange husker kanskje avis skriviene om "Rema 1000 selskapet" i startfasen, men det skulle vise seg å bli et selskap som beviste at pressen tok feil. I dag har Norsk Helikopter over 40 % av markedet, og oljeselskapene har for lenge siden gitt selskapet sin anerkjennelse.



Hvordan begynte så det hele? Braathens Helikopter var selskapet som tok opp kampen mot monopolvirksomheten til Helikopter Service i sin tid, men i 1993 var det reell fare for at Helikopter Service skulle kjøpe opp selskapet. Bristow så denne utviklingen, og sammen med ledergruppen i tidligere Braathens, ble selskapet United Helicopter stiftet 27.oktober 1993.

I begynnelsen av 1994 var 66 % av selskapet norskeid, så man bestemte seg da for å endre navnet til et norsklydende navn. Resultatet ble som dere vet Norsk Helikopter, men ikke mange vet at det fantes enda et alternativ da navnet skulle bestemmes.

Adm. Dir. Ivar Eie, som forøvrig også var den del av ledergruppen som gikk fra Braathens til det nye selskapet, kunne nemlig fortelle at det var ganske stor uenighet i gruppen om navnet. Et konsulent firma som var innleid i oppstarten foreslo navnet Markuskapet Trost, men selskapet fikk til slutt navnet Norsk Helikopter i mars 1994.

Andreas Ugland & Sons eide da 33 %, Leif Høeg 33 %, og Bristow 33 %. I dag eier Knut Axel Ugland Holding 50 %, Andreas Ugland eier 1 % og Bristow eier 49 %.

Bjarne Sortland var Administrerende Direktør i selskapet i begynnelsen, men han gav seg i april 1997. Det var for mye fokus på at Norsk Helikopter skulle være et lavkost selskap. En engelskmann var også inne en stund. Graham Vavangas hadde ansvaret frem til Ivar Eie ble Administrerende Direktør i mai 2001. Dette var en tid med store utfordringer, kanskje spesielt innen dialog med de ansatte. Vavangas fortsatte litt i sporet til Sortland med lavkost tanken, samtidig som oljeselskapene presset på for å heve standarden på tjenestene. Organisasjonen måtte derfor utvides for å tilfredstille dette. Ledelsen er endret betraktelig siden den gang, og har fått en større åpenhet mellom ledelse og ansatte.

Norsk Helikopter startet opp uten kontrakter. Selskapet fikk driftstillatelse i april 1994, men



Folding av rotorbladene - Helikopteret heises ned og inn i hangaren på Heidrun.



opererte hovedsaklig ad-hoc flyginger frem til september 1995. Den gang var det altså ingen fast kontrakts flyging og det var kun fra Sola man hadde aktivitet. Selskapet hadde en S61 og en Super Puma. Hovedsaklig var det Elf som benyttet seg av dette tilbudet.

På et av bildene ser dere den første Puma som fløy for Norsk Helikopter fra Sola. Lakkeringen er endret flere ganger etter de karakteristiske orange "Rema stripene" som fantes på de første utgavene.

Dagens Logo har også en historie. Det ble utlyst en konkurranse blant de ansatte i selskapet. Vidar Haugen, tekniker i Bergen ble vinneren av denne konkurransen. Det var ikke bare Da Vinci Skruen som fenget juryen, men teksten som fulgte med var også avgjørende. Norsk Helikopter begynte å bruke logo i 1999.

Å starte et selskap har mange utfordringer. Man skulle få tak i kvalifisert personell, og Ivar Eie kunne informere om at det ikke var helt problemfritt på teknisk område. 14 personer kom fra gamle HS, og mesteparten av disse hadde vært i Braathens Helikopter. Ivar synes det var betryggende å få med folk med lang og god erfaring i starten. 4-5 personer kom fra Braathens fixed wing, 4 fra SAS, og 3 fra UK. I dag er det 34 teknikere i Norsk, og selskapet har utdannet veldig mange av dem selv.

Selskapet er i dag spredt over flere baser i Norge. Sola, Bergen, Brønnøysund, Heidrun og Frigg, og ikke minst den nylig tildelte kontrakt på basen Hammerfest.

Det opereres med flere helikoptertyper. 2 stk. Sikorsky S76C+ (den ene er utleid til Bristow Nigeria), og 2 stk. Super Puma AS332L2 på Sola som flyr for Esso og Statoil. I Bergen har selskapet 2 stk. Super Puma L og 1 stk. L1 i back-up for Statoil. 1 stk. Super Puma L deice maskin i Brønnøysund, og 1 stk. Super Puma L1 AWSAR (All Weather Search and Rescue) som er stasjonert på Heidrun med 24 timers beredskap, klar til å rykke ut på søk- og redningsoppdrag, ambulanseoppdrag eller oljedispergering.

Det blir omsatt for ca. 450 millioner i året (før Hammerfest er tatt med), og det flys mellom 11000 og 12000 timer årlig. Det er i dag 150 ansatte i Norsk Helikopter.

Norsk Helikopter er det første helikopterselskapet på norsk sokkel som bestemte seg for å ta i bruk Sikorsky sin S92. Kursingen av de ansatte er allerede i gang her hjemme ved hjelp av instruktører fra Sikorsky. Den nye helikoptertypen skal være i drift i Bergen fra 1. Januar 2005. Det er forventet at den skal komme til Bergen i begynnelsen av november i år. Ivar Eie har vært begeistret for S92 siden presentasjonen i 1992. "Man opplever nå et generasjonsskifte hvor komforten til passasjerer er kommet tilbake. Teknisk er det også et videreskritt med *Flaw Tolerance*." (det vil si en helt ny form for gangtider og toleranser på komponentene.)

Det blir også satset på flere områder i Norsk Helikopter.

Selskapet har JAR 147 godkjenning med egen skoleavdeling i tillegg til at de er JAR 145 Subpart M godkjent. S92 kurset som de selv arrangerer, er det første eksterne kurset som blir kjørt i selskapet, men med instruktører fra Sikorsky. Skoleavdelingen har også andre kurs for teknisk og operativt personell, samt Human Factor kurs.

Til slutt spurte jeg Ivar Eie om han hadde kommentarer til delingen av gamle Helikopter Service. Eie synes dette var fornuftig da de da ble sidestilt med HS på det tekniske området. Direktøren synes forøvrig ikke at der er rom for flere operatører på markedet hvis en skal satse på kvalitet og sikkerhet. "Sikkerhet koster, og endelig har oljeselskapene begynt å innse dette," avsluttet Eie.

Ivar Eie var teknisk direktør i selskapet før han overtok som Administrerende i 2001. Fra 1. Juni har han også overtatt oppgaven som Chairman for European Helicopter Operators Committee (EHOC). Dette er en organisasjon som samler de 16 viktigste helikopter operatører som opererer større tomotors helikoptre i Vest-Europa. EHOC har også medlemmer i Canada, USA og Afrika.

**Du kan lese om denne organisasjonen på [www.eurohoc.org](http://www.eurohoc.org)**







Super Puma AS332L2

## Luftfartskonferansen 2004. 4. og 5. februar, Gardermoen

**Deltagere fra NHF's tekn. komité: S.Moi ,  
I.Antonsen , A.Moen.**

Konferansens hovedtema var i alt vesentlig  
fokuseret omkring Norges stilling i forhold til  
European Aviation Safety Agency ( EASA)

Etter åpning av konferansen ved luftfartsdirektør  
Per-Arne Skogstad, ble "gulvet" overlatt til avd.dir.  
Sigmund Sandell.

### Han tok for seg emnet EASA.

- Hva er det?
- Hva har skjedd?
- Hva vil skje?

Dette var et fengende foredrag ved hjelp av  
powerpoint presentasjon.  
(Presentasjonen finner dere på web siden til NHF  
<http://www.nhaf.no> velg "UTDANNING" se helt  
nederst på siden.)

### En vesentlig forskjell mellom JAA og EASA er:

- EASA er bundet opp av en juridisk enhet.
- EASA kan saksøke og saksøkes.
- EASA lager regelverket, Nasjonale  
håndhevinger.

Det som før var benevnt JAR 145, vil innen EASA  
benevnes PART 145, osv.  
I alt vesentlig vil nr. bestå, men en kaller det nå  
PART.

Siden Norge ikke er med i EU, har vi ingen  
innflytelse eller stemmerett innen EASA systemet.  
Kun talerett der de finner plass til oss.

### Pr. 01.03. 2004, trer følgende PARTer i kraft:

- PART M
- PART 145
- PART 147
- PART 66
- PART 21

I tillegg må alle firmaer skrive om håndbøkene  
( MMOE ), innen 28.09 – 2004.

Det skal være en håndbok som omhandler PART  
M, og en for PART 145.

Samme frist er satt for avvikling av JAR FORM ONE.  
Det skal nå hete EASA FORM ONE. ( dvs. De var  
ikke helt sikre på navnet enda ).

Det som var helt sikkert etter konferansen, var at  
ingen ting var sikkert!

Alt avhenger av om Norge får på plass en avtale  
med EU i en eller annen form, og når.

Det er derfor av stor betydning at alle følger med  
på Luftfartstilsynets hjemmesider, også EASA. Du  
kommer inn via linker på NHF's hjemmesider, eller  
direkte.

HUSK det er en tid i endring, og det gjelder vårt  
yrke og rettigheter.

### Foredragene skal også ligge på LV's hjemmeside.

Med hilsen  
Sigve Moi



## Flyfagkonferansen Bodø, 1. og 2. mars 2004.

**Omsider ble flyfagkonferansen for 2003 avholdt. Dette etter flere utsettelse, der første tidstermin var ultimo september 2003.**

**Deltagere fra NHF's tekn.**

**Komité: S. Moi, I. Antonsen, A. Moen**

Sverre Baard Strand, tekn. dir. Wider e, hadde foredrag om lærlinger i Wider e.

Her fikk alle lærlinger et enkelt typekurs ved ansettelse. Så gikk de ut på den 2 årige l rlingerunden. De beholdt lærebøkene, og fikk på den måten en bedre forståelse av systemer innen de enkelte ATA kapitlene.

Lærlingene fulgte skiftene på den avdeling de var innom.

Han minnet også forsamlingen på at det var en seindrektighet innen skoleverket. Av de 4 skolene vi har i Norge i dag, er det kun 1 som har fått JAR – 147 godkjenning.

( N  PART 147 innen EASA systemet).

Dette burde etter hans vurdering kvalifisere til stryk for de 3 andre.

Det var jo oppnådd enighet høsten 2002, om at alle skulle gå for en 147 godkjenning.

Under debatten kom det fram at det er mange særinteresser knyttet til de enkelte skoler. Skolene er landslinjer, men innlæringen innen de enkelte fag er ikke lik. Heller ikke tilgangen på praksisdelen.

En kan godt se på det som et problem og drive skole i forhold til budsjett, og omfordelinger av tilgjengelige midler.

### **LV har også den samme oppfatning.**

- inspeksjon, tilsyn ok.
- Men skoledelen virker vanskelig.

Det ble også reist synspunkter i retning av om det var noen vits og ha en 147 godkjenning i skoleverket. Etter en del debatt ble det fra FL oppfordret til de forskjellige skoler om prioritering av den allerede besluttede målsetting, bli 147 godkjente.

Oberst Kjell Anders Ingebrigtsen, Luftforsvarets skolesenter Kjevik.

Han holdt innlegg om situasjonen innen forsvaret. De manglet s rt flere lærlinger til forsvaret. Videre hadde de målsetting om 50 % jenter.

**Pr i dag var det kun 4 av 67.**

**Kjenner du noen er det bare å anbefale flymekanikeryrket.**

Skoleverket utdanner årlig ca 110 personer. Av disse fordeles det: ca 50 % til sivile selskap / 50 % til forsvaret.

I 2002 fikk ca 79 lærlingekontrakt.

I 2003 fikk ca 89 lærlingekontrakt

Etter fullført fagbrev foreligger ingen statestikk over ansettelse innen flyrelaterte bedrifter.

Ca. 30 personer tar ut sertifikat pr.år.

Avdelingsleder Ole Bigum, Skedsmo videregående skole.

Dette er den eneste skole med 147 godkjenning. Godkjent, 8. mai 2003.

### **Han gikk gjennom erfaringene med en 147 skole:**

- Reform -94 blir godt ivaretatt under JAR 147
- Gavepakker fra JAR
- JAR 66 har en opplæringsplan i seg
- Ny JAR godkjent eksamensordning
- Mulighet for periodisering av opplæring og eksamen
- Samarbeidsavtaler mellom skole – militæret og bransjen

### **Viktige saker han så i framtiden:**

- Formalisert samarbeid med bedriftene
- Satse på moderne oppl ringsmetodikk
- 2- rig opplæringsløp
- Opprettholde godkjenningen under ECAR
- Skolene skal kunne bidra med å lukke begrensinger innen sertifikater / mangel på kunnskap.
-  nske om å ta CBT i bruk, og derigjennom "selge" oppfrisking.

Dag Silkoset, Luftfartstilsynet.

Orienterte om overgangen til ny europeisk luftfartsmyndighet og nye europeiske foreskrifter.

### **Det er og merke seg:**

- De nye foreskriftene heter PART (f r JAR), men beholder stort sett de samme nr. som f r.
- Fra og med, 01.03-2004 trer følgende PART'er i kraft
- PART M - 145 – 147 – 66 – 21.

Det foreligger ingen avtale mellom Norge og EU innen luftfart, håpet er at det blir en del av EØS avtalen, men når?

Så, inntil videre gjelder nasjonale bestemmelser. ( Norge tar i bruk PART'ene som en del av de nasjonale bestemmelser, for dermed og slippe nok en omlegging n r EØS avtalen kommer på plass ).

### **Sertifikater:**

I EASA systemet er det verkstedsjefen i 145 organisasjonen som er ansvarlig for sertifikatene. Det fins heller ingen gjensidig avtale mellom landene om bruk av sertifikater over landegrensene.

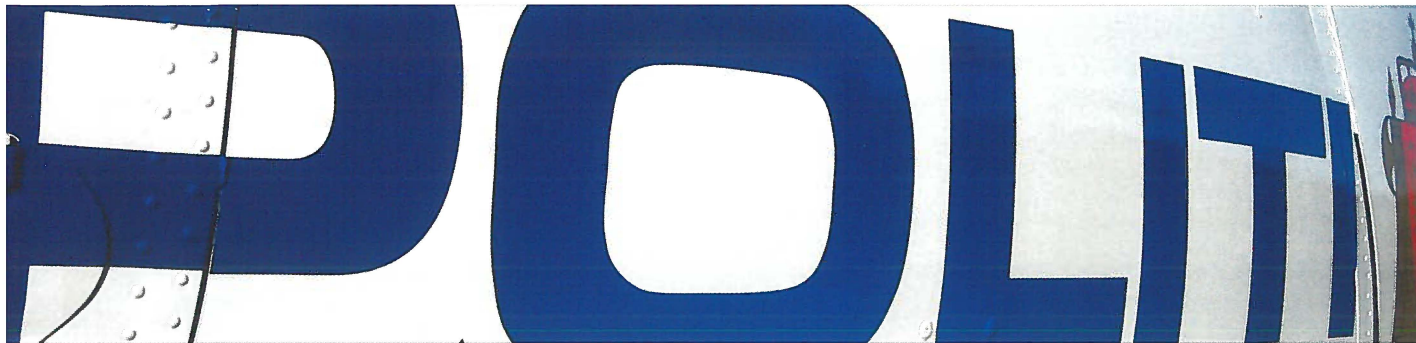
### **I framtiden, ( 5 år):**

- Partene som eneste forskrift.
- Termenering av nasjonale foreskrifter.
- Fokus på konkurranse.

### **Målsettingen er: Neste konferanse arrangeres ultimo september, 2004 på Kjevik**

Med hilsen  
Sigve Moi





**Politiet har fra 1. september 2003 satt inn ett Aerospetiale 355N Equirel helikopter i drift. Basen er lokalisert på Gardermoen i hangaren til Sundt Air som videre leies av Pegasus. Politihelikopter i Norge er et ganske ferskt prosjekt hvor politiet prøver å bevise ovenfor Regjeringen at et helikopter i politiets regi vil bli en forbryterforebyggende effektivisering. Politihelikopteret har fått budsjettert 12 millioner kroner som skal dekke drift og 1000 flytimer i et år.**

**Politiet har 24 timers beredskap året rundt.**

Reaksjonstiden fram til 31.12.03 var på dag / kveldstid (kl. 08:00 til kl. 20:00) på 10 minutter, og 1.5 times reaksjonstid på natten.

Fra og med den 01.01.04 ble reaksjonstiden på dag / kveldstid satt ned til 5 minutter, og 15 minutter på natt.

Besetningen består av en pilot og en systemoperatør hvorav begge er politibetjenter. Området de dekker er primært Østlandsområdet, men på sikt så planlegger de å ha 5 baser på landsdekkende basis.

Pegasus har ansvaret med det tekniske vedlikeholdet. De har og ansvaret med trening av politipiloter i en 3 års periode inntil politiet tilfredsstiller kravene som selvstendig fartøysjef i politioppdrag. Politiets mål er å få ferdigutdannet 6 piloter og 7 systemoperatører og ha flere baser på landsdekkende basis. Den først basen vil bli i området rundt Gardermoen, siden ikke denne basen trolig ikke er permanent. De andre basene vil trolig ligge på områdene rundt Trondheim, Bergen, Stavanger og Nord-Norge. Siden det er uvisst om det vil bli bevilget penger til ytligere baser utover den på Gardermoen, vil disse lokasjonene være usikre.

OPPGAVER: Med et helikopter er det et bredere spekter av oppgaver som politiet kan ta fatt på. Helikopter øker politiets fleksibilitet og mobilitet drastisk, og når de er ute å flyr, til og fra oppdrag, melder de seg til de forskjellige politidistriktene for at distriktene skal vite at det "finnes" et helikopter og ikke være redd for å bruke det.







**Politihelikopterets oppgaver er beskrevet slik:**

- Utrykning over lange distanser i distriktene.
- Hasteoppdrag som krever styrking av personell.
- Forfølgelse av forbrytere som flykter i motorkjøretøy.
- Søk etter savnet person på land.
- Allmennpreventivt ovenfor "vertstingene" i trafikken.
- Allmennpreventivt virkemiddel innenfor flere kriminalitetsområder, f. eks de alvorligste narkotika- og vinningskriminelle.
- Personelltransport, spaning og bevissikring.

**Men fra sommeren 2004 blir det andre boller for politiet. Fra AS355 med gyrostyrt håndkikkert og politiradio, går politiet over til å bruke en ny EC135 T2. Den er sertifisert for å fly IFR, og er utrustet med NVG (Night Vision Goggles). Videre har maskinen utvendige høytalere, downlink, FLIR og Nightsun.**

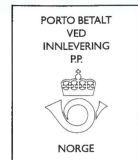
Referent: Tommy Hansen

Her kan dere se et bilde av Norsk Luftambulanses EC135, som er ganske likt det politiet skal operere.



Kilder: Politiet og Statsmelding nr. 51 fra Justisdepartementet.



**B**

RETURADRESSE:  
Norsk Helikopteransattes Forbund  
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

# COCKPITEN

## INFO-BROSJYRE OM NHF

finnes på foreningskontoret.

Vi oppfordrer alle medlemmene til å bruke hjemmesiden til NHF aktivt. Her vil du finne informasjon som omhandler vårt yrke og våre rettigheter.

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

Ta kontakt med redaktør  
Terje Fredstie for prisoversikt  
Tlf. 51 65 18 65, 95 07 70 79  
e-mail: [terje@nhaf.no](mailto:terje@nhaf.no)

## MEDLEMMER I NHF

Pr. 15. mars 2004

MF-Astec.....	231
MF-HS .....	120
TAF-Astec.....	103
TAF-LT .....	18
LTF.....	41
LT- rednm .....	9
Norsk Helikopter.....	6
NHTF .....	34
NLA-rednm .....	23
NLA-tekn .....	8
Airlift .....	7
NHF .....	22
Ringerike Helikopter .....	1
Totalt .....	623

**Neste nummer:**

**På midtsidene  
Sola Airshow**

## 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. Tlf. 51 94 19 24

## Adresseforandring

**Gi beskjed til NHF ved  
adresseforandring.**

[post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no) eller send pr. post.