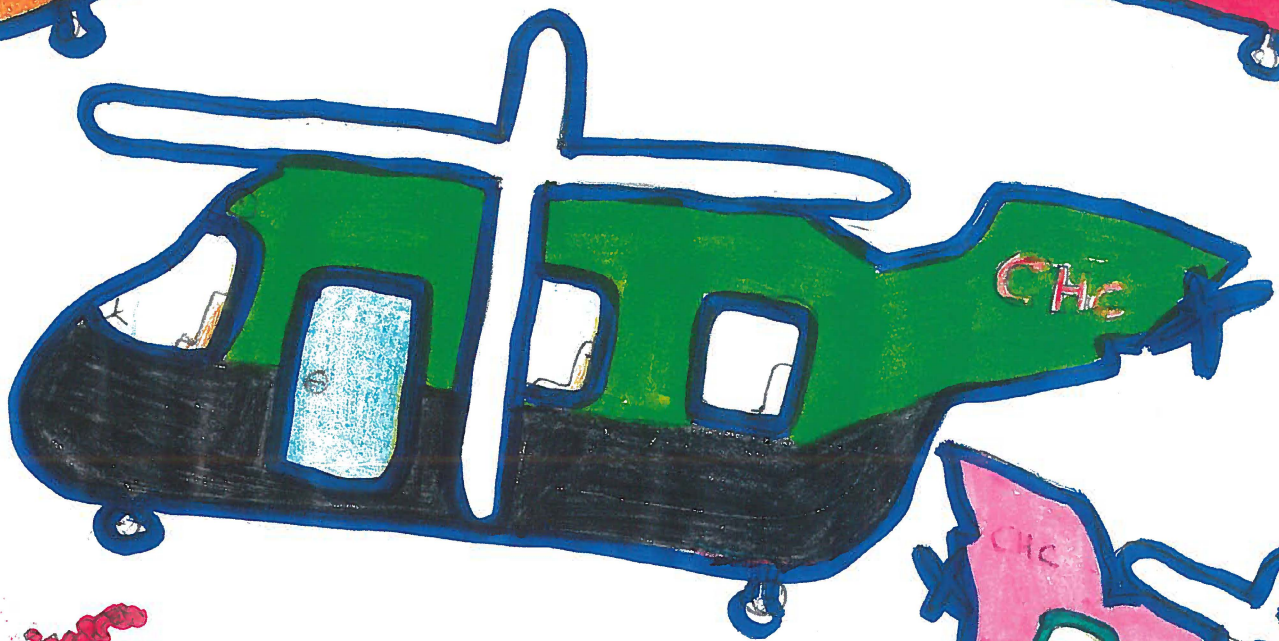
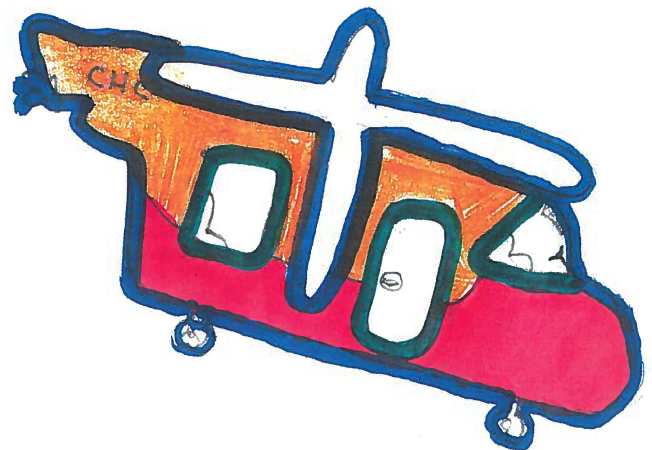
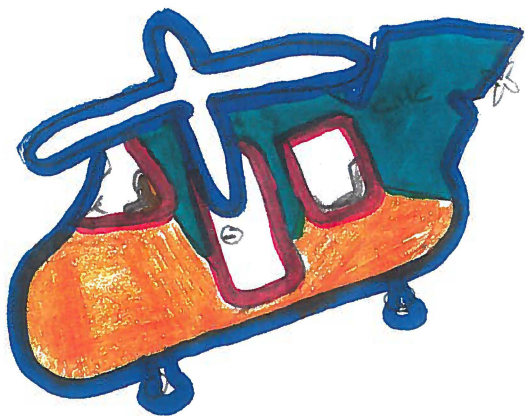


# NHF-NYTT

NR. 2 • 2005

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND



Helikopter

[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**

Marit Vollan  
 Skjelnan, 9022 Krokeldalen  
 Tlf: 77 63 36 14 / 97 53 04 11  
 Jobb: 77 60 83 28  
 Fax: 77 60 83 86  
 e-post: [marit@nhaf.no](mailto:marit@nhaf.no)

**Nestleder**

Einar Kverneland  
 Austråttveien 45, 4306 Sandnes  
 Tlf: 51 62 72 / 90 74 56 44  
 e-post: [einar@nhaf.no](mailto:einar@nhaf.no)

**Sekretær**

Geir Soligard  
 Prost Refsumsvei 2, 2005 Rælingen  
 Tlf: 63 83 32 44, 91 32 00 29  
 Jobb: 64 86 28 72  
 e-post: [geir@nhaf.no](mailto:geir@nhaf.no)

**Styremedlem utdanning**

Erlend Trane  
 Åsenvegen 3, 4050 Sola  
 Tlf: 51 65 11 89 / 40 21 72 91  
 Jobb: 51 94 10 00  
 e-post: [erlend@nhaf.no](mailto:erlend@nhaf.no)

**Styremedlem informasjon**

Terje Fedstie  
 Storabergarmen 2, 4050 Sola  
 Tlf: 51 65 18 65 / 95 07 70 79  
 Jobb: 51 64 66 00  
 e-post: [terje@nhaf.no](mailto:terje@nhaf.no)

**Styremedlem økonomi**

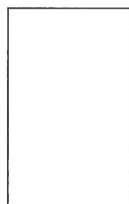
Kristine Mykkeltvedt  
 Ulvafjellv. 6, 4310 Hommersåk  
 Tlf: 51 62 76 93 / 95 78 79 14  
 Jobb: 51 94 18 28  
 e-post: [kristine@nhaf.no](mailto:kristine@nhaf.no)

**Styremedlem lover og bestemmelser**

Eivind Elvatun  
 Sandtuene 5, 4033 Stavanger  
 Tlf.: 51 80 11 32 / 91 66 78 28  
 Jobb: 51 94 10 00  
 e-post: [eivind@nhaf.no](mailto:eivind@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)

**2.varamedlem**

Har overtatt nestlederposisjonen

**3.varamedlem**

Har overtatt posisjonen styremedlem lover og bestemmelser

**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)



# LEDEREN

## Kjære medlemmer

Bedriftene som er tilsluttet NHF har bedt om krig!

Vi vet jo at arbeidsgiverne gjerne vil kontrollere arbeidstakernes fritid, og det har de bevist nok en gang.

Jeg ble skikkelig provosert av en sak som vi var nødt til å sende til FL. Denne saken gjelder vår §9.3.3 i NHF's overenskomst. Reise På Fritid.

Foregår reisen på vedkommendes fritid, godt-gjøres for medgått reisetid inntil 10 timer med 50 % tillegg. Det kan dog avtales annen kompensasjon lokalt.

Bedriftene har i det siste bestemt seg for å tolke denne paragrafen slik at det er 10 timer med 50% tillegg for hele reisen tur/retur.

Hvis vi ser på historien bak denne paragrafen så er det faktisk helt utrolig at bedriftene klarer å tolke den på sin måte. I 2000 ble paragrafen endret, da sto det følgende tekst i denne paragrafen: Foregår reisen på vedkommendes fritid godt-gjøres for medgått transporttid inntil 8 timer a 50 % tillegg regnet fra 1 time før flyavgang til 1 time etter landing.

Jeg var selv med på forhandlingene der vi endret den til dagens tekst, og det var aldri snakk om 10 timer tur/retur.

Vi fjernet den siste linjen fordi det finnes mange andre reisemuligheter en fly + at hvis en under reisen måtte skifte fly og fikk mange timers ventetid mellom flyavgangene så skulle også dette dekkes med 50 % tillegg.

Bedriftene mener selv at de har tolket denne paragrafen på deres måte siden den ble endret, men vi har kun sett denne tolkingen det siste året. Vi mener at bedriftene enten har fått pålegg eller har gått sammen om denne tolkingen i den senere tid.

Dette medfører at hvis en arbeidstaker skal på reise, til for eksempel Amerika og reisen foregår på vedkommendes fritid så får de bare lønn for en liten del av reise. Resten av reisen må de stille opp for bedriften gratis.

Man kan jo også dra nytte av deres tolkning. De mener altså at dette gjelder en reise fra du drar fra din base til du er tilbake på denne basen.

Jeg er jo fristet til å trekke det så langt som at hvis en arbeidstaker reiser fra Stavanger til Bergen i arbeidstiden, men må ha en overnatting i Bergen, så kan bedriftens tolkning gi denne arbeidsgiveren 50 % tillegg når han/hun forlater basen i Bergen for å dra på hotellet og sove, denne tiden er jo arbeidstakerens fritid og han/hun er jo på denne reisen.

Så jeg vil bare oppfordre alle medlemmene i NHF om å ta vare på fritiden sin, den er dyrebar i disse travle tider.

Til slutt vil jeg ønske dere en fredelig advent og en god jul og et godt nyttår.

Marit Sofie Vollan  
Leder i NHF

# REDAKTØREN



## Hei!

Endelig har årets andre NHF-Nytt gått i trykken.

Mange tenker sikkert at nå har det klikket for Terje, bruker en barnetegning som forside på medlemsbladet. Kan bare berolige de av dere som tenker dette, det har ikke klikket for meg!

I jubileumsutgaven i fjor (NHF-Nytt nr. 3 2004) hadde vi en konkurranse for medlemmer og en konkurranse for barn. Det barnet som vant denne konkurransen skulle få tegningen inn i neste NHF-Nytt, samt få en T-skjorte med tegningen påtrykt. Da dette ikke skjedde, bestemte jeg meg for at Natalie Rønneberg Høyland's tegning skulle prege forsiden på denne utgaven. T-skjorten er trykt, og vil bli overlevert med det første.

Dette året her har vært litt spesielt for NHF. Styremedlem lover og bestemmelser (Ole Andre Lindanger) trakk seg fra posisjonen, da han fikk en ny jobb som ikke gikk sammen med styrevervet i NHF. Eivind Elvatun ble valgt inn i dette styrevervet i henhold til NHF sine statutter. Nestlederen i NHF (Laila Østbø) flyttet tidlig i år til Afrika, det sier seg vel selv at denne avstanden ikke er forenelig med forbundsarbeid. Laila sluttet i CHC HS, og er i dag ansatt i CHC Global operations Nigeria. Det er dette som er årsaken til at hun ikke lenger kunne sitte som nestleder i NHF. Laila har funnet lykken med sin Charbel, og heter i dag Laila Dib. Vi ønsker Laila lykke til i Afrika, og kommer helt sikkert til å høre fra henne i foreningsarbeid i framtiden. Einar Kverneland ble valgt inn i dette styrevervet i henhold til NHF sine statutter.

Som en informasjon vil jeg nevne at ASTEC Helicopter Services, skiftet navn den 1. desember i år til Heli-One (Norway) AS

Jeg må takke de av dere som er bidragsytere til at vi i det hele tatt får utgitt dette bladet. Som statuttene sier skal det minimum utgis 2 blader og maksimum 6 blader i året. Jeg har holdt meg på minimums kravene, da det er bedre å få ut et blad med litt innhold enn å bare prøve å få ut blader uten innhold (sitter tross alt alene med dette). Når dette er sakt vil jeg utfordre alle om å sprengre egne grenser. Se på eget selskap – lag en reportasje om dette, som kan være informativt for resten av medlemmene i NHF.

Til slutt vil jeg ønske alle en riktig God Jul og et Godt Nyttår.

Terje



Hammerfest i november

# AEI Annual Congress Bled Slovenia 2005

I følge Sloverne skal Gud ha skapt Slovenia for seg selv, som et paradys å trekke seg tilbake til etter å ha fullbyrdet resten av skapelsen. Paradys er i så fall litt større enn Sogn og Fjordane fylke, men med varme somre, kalde vintre, og 20 ganger folketallet. La oss være enige om at mye ble gjort riktig i det lille landet klemt inn mellom Italia, Croatia, Østerrike og Ungarn. De berømte lippizaner-hestene til den spanske ride-skolen i Wien kommer fra Lipica i Slovenia. På samme måte er land og sted midt i begivenhetene men allikevel utenfor. Da resten av Balkan krigen var Sloverne ferdig med sitt selvstendighetsprosjekt etter en relativt begrenset krig som kostet 66 mennesker livet. Bled er en liten by ved foten av de Juliske Alper, et gammelt kursted som preges av en middelalderborg og en usedvanlig vakker innsjø som også huser landets eneste øy. Byen er mye brukt for internasjonale konferanser og symposium, derfor var det naturlig at våre kolleger i Slovenia hadde lagt årets AEI kongress til Bled.

Det ble fordelt 19 stemmesedler ved starten av kongressen, med andre ord var antallet fremmøtte delegater relativt ordinært. En søknad om nytt medlemskap ble behandlet fra STAMRAM Marokko. Organisasjonen var ikke representert ved kongressen grunnet omfattende streik, men en redegjørelse ble gitt av F.Bruggeman før medlemskapet ble forseglet ved enstemmig votum.

## AEI EASA/SSCC (Safety Standards Consultative Committee)

George Pagonis har trukket seg som representant av personlige årsaker. I hans sted har EPTAOA funnet en ny representant i Alexandros Panagiotidis. Primære saker fra Pagonis ståsted har vært aksept for sertifisering staff komponent sertifikater. Hans argumenter finner ingen forståelse i SSCC Engineering & Maintenance sub-committee med begrunnelsen at det ikke er nødvendig sett i relasjon til flysikkerhet. Pagonis fastholder at motargumentene utelukkende er økonomisk fundert. Han har også agert på at SSCC har valgt å kategorisere Human Factors som lavprioritet og at de faktisk har utsatt HF tematikk til arbeidsprogrammet for 2006-2008. Pagonis har også filosofert over flyteknikerens rolle i luftfarten og ser kun en farbar vei for fremtiden. Den selvstendige flytekniker må omskoleres til en mer utpreget teamarbeider. Han baserer konklusjonen ut fra resonnetet om at det ikke lenger er reelt å tro at en "allvitende" tekniker kan håndtere eller følge opp teknologiutviklingen og til fulle dra nytte av den. Nøkkelen blir derfor mer spesialisering og samarbeide. Han ser også nødvendigheten av å tette gapet mellom den administrativt ansvarsløse praktiseren og akademikerens uten praktisk kompetanse eller kunnskap. De er i en europeisk kontekst satt til å forvalte henholdsvis en utførende og en administrativ oppgave, men dersom bransjen skal kunne utvikle seg må begge utvikle sin manglende kompetanse. Pagonis peker derfor på et tema som han har luftet tidligere,

det å etablere en akademisk vei videre for flyteknikere slik at de kan tilføres administrativ kompetanse og derved kan tilføre praktisk kunnskap til administrative ledd. I en norsk sammenheng er dette kjente tanker, selv om et slikt luftfartsstudium ikke er etablert. Derimot finnes det studier ved City University UK (MSc. air transport Management and MSc. air safety management [www.city.ac.uk/sems/postgraduate/atm](http://www.city.ac.uk/sems/postgraduate/atm)), og ved Kingston University UK (BSc.Aircraft engineering and MSc.Aircraft engineering [www.kingston.ac.uk](http://www.kingston.ac.uk)). Pagonis anbefaler derfor en tematisk kongress for å redefinere AEI's rolle samt mål og mening i et mellomlangt og langt perspektiv. Hans strøttanker på sikt er AEI som kunnskapsbank for flyvedlikehold med særlig fokus på konsultativ og treningsrelatert virksomhet.

## EAB (EASA Advisory Board)

AEI har deltatt på 4 EAB møter siden Paris. Det generelle erfaringsbaserte inntrykket er at EASA mer og mer utvikler seg til en politisk organisasjon, og derfor fjerner seg fra sin rolle som en fagorganisasjon som skulle definere en felleseuropeisk standard. En strøm av brev er sendt til EASA Management Board uten at det er kommet svar. For å korrigere mangelen på kommunikasjon har EAB skissert en oppdatering av Rules of Procedures som tar hensyn til avtalt enighet med EASA MB og ABIP's (Advisory Body of Interested Parties) egne avgjørelser. Nå er det kanskje noen som lurer på hva dette nye EAB egentlig er? Og det er keiserens nye klær, eller for å være helt presis, ABIP som har funnet et mer beskrivende navn for hva de egentlig sysler med.

Temaet nasjonale varianter har blitt belyst og det viser seg at det fremdeles eksisterer og er behov for nasjonale variasjoner hjemlet i nasjonal lovgivning. I hovedsak bundet opp mot regionale eller lokale forhold og rettferdiggjort ved erfaringsmateriale. Samtidig er det sendt brev til EASA og EU Kommissjonen for å be om at EASA's oppmerksomhet mot operasjonelle og sertifikat spørsmål blir akselerert slik at en kan dekke alle aspekter av sikkerhet og unngå at nasjonale ulikheter opprettholdes og overføres gjennom forskrifter. Det er også bedt om reell og hensiktsmessig involvering av SSCC i denne tematikken.

EAB har også utforsket egne arbeidsrutiner ved å formulere egne prioriteringer for å kunne måle disse opp mot foreslåtte EASA planer. SSCC er også invitert til å bidra med anbefalinger og input.

To arbeidsgrupper med medlemmer fra EAB er etablert. Joint Working Group on Draft EASA Budget Preparation og Joint Working Group on Draft EASA Work Programme Preparation. Det er stor bekymring i EAB for hvordan EASA blir drevet. AEI har derfor uttrykt bekymring på egenhånd både ovenfor EU kommissjonen og medlemmer av EU parlamentet. Det pekes også på en merkbar senkning av kompetanse i EASA i forhold til det gamle JAA/NAA systemet. Tap av kunnskap, erfaring og vurderingskompetanse kompenseres med en mer byråkratisk arbeidsmetode. Kunnskapsgapet er et moment som EASA er seg bevisst og det er et

håp om at de mer enn 80 rekrutteringene som er gjort i 2005 vil lette noe av byrden etter hvert som de kommer i inngrep.

### **ATAC (AEI Technical Affairs Committee)**

Ufaglært personell i cockpit var en varm potet fra NFO i Paris og poteten er ikke blitt synderlig kaldere. Tema har blitt reist til EASA som var interessert i problemstillingen sett i et gjennomførings perspektiv. Å operere elektriske systemer, flight controls, fuel, APU og air conditioning anlegg i fly er ikke å anse som vedlikehold. Piloter opererer utstyret, derfor bør også hvem som helst kunne få en opplæring i hvordan og hvilke knapper som skal trykkes på kunne gjøre akkurat det? Forutsetningen er selvfølgelig at opplæringen er godkjent av NAA. Som krydder i suppen kan det være nyttig å vite at opplæring i EASA regelverket for NAA's og industrien ikke er standardisert. EASA har intensjoner om å utpeke fokusgrupper som igjen skal bestemme nivå og innhold av trening. Et slikt løsnings er ikke godkjent gjennom EASA's lovverk selv om EASA mener at forutsetningen for en slik løsning ligger nedfelt i materialet. Spørsmålet er hvordan EASA kan forhindre feil fortolkning dersom de ikke er direkte involvert i utformingen av studieplanen? En løsning kan være et "train the trainers" program, med en blandet fordeling av opplæring via EASA og akkrediterte opplæringsinstitusjoner.

ATAC har også besluttet å utvikle og gjennomføre et konfidensielt rapporteringssystem og dette var også tema for en av arbeidsgruppene som ble satt under kongressen. Hvordan det skal gjennomføres er fremdeles åpent, men det indikeres at det er behov for et system som gir AEI tilgang til rapporteringsmateriale som kan være et moment i argumentasjonsoppbygging ovenfor EASA.

Ettersom EASA har opprettet og vil opprette flere arbeidsgrupper er det viktig at AEI blir en aktiv part i arbeidet i disse gruppene. Panagiotidis og Robert Alway er begge deltagere i slike arbeidsgrupper, betalt av sine respektive forbund. AEI ønsker flere deltagere med tilsvarende økonomiske løsninger. Muligheten for å melde seg til tjeneste er åpen og for interesserte kan det være et første skritt på veien å studere "EASA 2006/2008 advance planning" dokumentet som ligger på EASA's web sider for nedlasting. Alle tema merket "group" samt "TBD" (to be decided) er relevante ettersom det skal opprettes arbeidsgrupper eller kan bli opprettet arbeidsgrupper. ATAC har en timeplan for koordineringsmøte den 26 november i Hoofdorpe.

### **AEI organisasjonsstatus**

Det ble ikke lagt frem budsjett ettersom det heller ikke kunne fremlegges et regnskap. Risto Rautiainen har lenge vært alvorlig syk, og det ble reist kritikk til EB som ikke kan ha oppdatert seg i tilstrekkelig grad til å se at dette kunne bli et problem. Det ble også reist kritikk basert på et menneskelig hensyn og at EB tilsynelatende ikke har opprettholdt kontakt med Risto. I Rautiainen's fravær gav Robert Leadbetter en begrenset gjennomgang på bakgrunn av tilgjengelig materiale, dvs uten å kunne gi detaljert informasjon om postene basert på en bankrapport. Det må presiseres at det ikke er en økonomi ute av kontroll i form av overtrente konti og uforklarlige konteringer, men snarere et EB som ikke har tatt ansvar i tide til å kunne fremlegge regnskap og budsjett slik de er pliktige

til. EB tok en knestående på kritikken.

Web sidene blir ikke lenger oppdatert ettersom webmaster har trukket seg. Etter hva som blir sagt blir det nå implementert et verktøy som gir EB medlemmene mulighet til selv å legge inn data.

Secretary General Fred Bruggeman har hatt et travelt år og anslår et forbruk av ca 180 dager på AEI arbeid. Streiken blant JAT ansatte krevde mye tid og reising, og ble på mange måter et vendepunkt i AEI's historie. Ettersom AEI ikke har noen juridisk status i noe land har det heller ikke vært naturlig at en har engasjert seg gjennom politiske handlinger før streiken i Serbia. Ettersom prosessen utviklet seg og eskalerte i en politisk kontekst fikk den etter hvert også en internasjonal relevans til lovgivning og EU. Denne sammenhengen gav AEI et spillerom for intervensjon i form av referanser til internasjonal lovgivning som Serbia har forpliktet seg til gjennom avtaler, men som ikke er fulgt opp gjennom nasjonalt lovverk. Den historiske utviklingen av streiken ble gjennomgått i en egen presentasjon som på en levende måte illustrerte hvordan de maktet å snu mediabildet fra å være de slemme guttene til en absolutt motsatt situasjon der det steg for steg ble påvist hvordan ledelsen i selskapet hadde forbrutt seg mot egne og eksterne sikkerhetsregler. En lignende prosess er under oppsegling i Marokko der en også ser konturene av skittent spill for å knuse arbeidstakeres rettigheter. På bakgrunn av dette ble det vedtatt å øremerke midler til bruk for denne typen av konflikter i fremtiden.

ALAE (UK) hadde sendt inn et forslag til ny valgordning basert på uoverensstemmelsen ved siste års valg av president. Forslaget var for så vidt godt og var tuftet på den nasjonale politiske valgordningen i UK. Men parallelt med forslaget ble det også lagt frem et papir som i praksis ville annullere fjordårets valg. Etter mye aktivitet og distribusjon av kommunikasjon som hadde funnet sted mellom EB og ALAE i løpet av året var ALAE i en situasjon der de ikke kunne gi en god eller sakelig fremstilling av fordelene med den nye valgordningen eller løsrive den fra kravet om annullering. Ettersom AC eier alle forslag som er oppmeldt kunne de heller ikke trekke forslaget (noe de inderlig ønsket etter hvert) AC måtte derfor stemme over om de kunne trekke forslaget (enstemmig) noe som gav en muligheten til å ta med forslaget hjem for å legge frem et mer gjennomarbeidet forslag til neste AC.

Draft Paper om fordømmelse av represalier ovenfor individer som rapporterer klanderverdige forhold ble stemt over og blir policy.

Det ble foretatt en gjennomgang av ca 40 endringer i policy Manual av redaksjonell art, ingen ytterligere merknader gitt.

EB la også frem en "Code of professionalism" som vil bli ytterligere bearbeidet og etter hvert vil bli å finne både på websider og som et eget varemerke for AEI.

### **Litt info fra medlemmene**

EPTOA.Olympic privatiseres, økonomisk ryggen mot veggen nedskjæringer og kutt også på vedlikeholdssiden. Har gått på pfc problematikk. Har også sjekket mot US og funnet at det fremdeles er helt vanlig å utføre pfc, til og med flere ganger dersom det går mer enn 2 timer fra pfc til takeoff.

SNEMSAC France 4000 lisenser utstedt til nå. Tradisjonelt har franske teknikere liten forståelse fra andre

arbeidstagerorganisasjoner vedrørende nødvendigheten av sertifikater.

SFO Sverige fremmer sitt kandidatur for fremtidig annual congress.

Ca 800 medlemmer, organiserer også helikopter. Ca 75% av sertifikatholdere organisert i SFF. Har ikke en sentral kollektiv avtale (tilhører transportarbeiderforbundet). Ser ikke ut til at de kan endre status på nåværende tidspunkt.

Aircraft Maintenance Engineers Association Tanzania (AMIANS) Afrikanske land og flyselskaper har den samme historien å fortelle som andre land verden rundt. Forbereder seg til sitt årsmøte der de også vil invitere teknikerorganisasjoner fra nabolandene for å få til et samarbeide. Ønsket også en representant fra AEI EB på dette møtet da de mente det ville være en katalysator for flere medlemmer til AEI.

ALAE. UK Amicus skjønner ikke teknikerspørsmål?

ALAE har 1100 medlemmer og befatter seg med det meste av komiteer og utvalg i luftfartsindustrien. Er spesielt stolt av log-boken som de tidligere har vist frem.

### Valg til EB

Valg (valgte kandidater i **fet skrift**)

VICE- PRESIDENT **Jari Miettinen** : 16 John Eagles : 3

SECRETARY GENERAL **Fred Bruggeman**

SECRETARY EUROPE **Torstein Vikøren** : 15 Robert

Allway : 3

TRUSTEE **A Robert Leadbetter**

AUDITOR **Teofanis Kastadinatos (EPTOA)**

### ANY OTHER BUSINESS

Vedrørende valget av president i Paris og kommunikasjon mellom ALAE og EB. Utgangspunktet for saken er F.Bruggeman's trussel om å trekke seg fra stillingen dersom en spesifisert kandidat ble foretrukket fremfor sittende president. Valget ble gjennomført etter en særdeles ustrukturert valgsesjon. ALAE står på sitt standpunkt om brudd på intensjonen om et demokratisk valg, og spør derfor AC om vi er tilfreds med prosessen i Paris, dersom vi ikke er det bør vi vurdere om vi skal annullere valget og ta det på nytt. FB påberoper seg en kulturkollisjon der han har opptrådt i tråd med sin demokratiske tradisjon. EB fremmer forslag om avklaring relatert til nulling av valgresultat. Fremmer forslag om stemmegiving om validiteten av valget i 2004.

**FOR 13** Mot 2 Avstår 2

Det er fremdeles uklart hvor neste års AC vil finne sted, ettersom New Zealand har trukket sitt kandidatur. Serberne har meldt sin interesse for arrangementet, det samme har Australia. Det som er helt sikkert er at 2007 tilhører FVFI på Island, og at Svenskene har meldt sin interesse for 2008.

The Aircraft Mechanics Fraternal Association AMFA er en amerikansk organisasjon som var invitert til kongressen. De har ca 14000 medlemmer fra selskaper som Alaska Airlines, ATA, Northwest Airlines, Southwest Airlines, United Airlines for å ta de største.

Tilstede fra AMFA var John Glynne, maintenance standards coordinator. AMFA er for tiden fremdeles i streik ved Northwest Airlines. Etter deres syn er det mer enn en lokal streik i NWA som står på spill i konflikten. Dersom NWA greier å knekke AMFA i NWA er

det kun starten på en serie av union-busting, ettersom bruksanvisningen vil være utarbeidet og gjennomprøvd.

Generelt er HF feil vanskelige å bryte ut fra fordi det er slik at vi eksisterer innenfor vår etablerte virkelighet. Hjernen er lat og vil i utgangspunktet avvise all informasjon som ikke passer inn i denne konteksten eller virkeligheten som vi kreerer. Er vi på feil spor skal det mye energi til for å flytte oss over i riktig spor. Når jeg plutselig filosoferer over dette er det fordi vi har et munnhell som sier at du skal høre mye før ørene faller av og John Glynne fortalte den til dags dato mest forunderlige historien jeg har hørt til nå. Det handler om en flytekniker med mer erfaring enn meg som får inn et fly med utslitt dekk. Det er gjort anmerkning i loggen og den blir signert ut. Piloten som utfører walk around tar i dekket blir svært overrasket ettersom malingen ikke er tørr. Stor oppstandelse, rapportering, øyeblikkelig inndragning av lisenser og det uunngåelige spørsmålet. Hvorfor gjorde du det? Svaret.. Han trengte hjelp til hjulskifte, vanligvis en enkelt manns jobb, men pga en fysisk skade klarte han ikke å gjøre jobben alene. I stedet for å spørre om hjelp fant han altså en annen løsning og trengte ikke plage sine kolleger som hadde mer enn nok å gjøre.....? En annen løsning var altså å male over de avslørende kordelene.

Vanligvis kan sikkerhet ikke måles etter ordinære kriterier for målbarhet. Ingen vil benekte av sikkerhet eksisterer eller er fraværende, men målbarheten er problematisk. I dette tilfellet er sikkerhet målbar, men blir offer for utenforstående hensyn. Når sikkerhet ikke er en ryggmargsrefleks er det et sikkert tegn på at det holdningskapende arbeidet har spilt fallitt. Hva gjør vi for å heve bevisstheten rundt sikkerhetstenkning? Er det ikke slik at et tilfredsstillende sikkerhetsnivå virker sløvende på oss? At vi beveger oss i et syklisk mønster som vi bare rives ut av med stor anstrengelse?

### Den morsomme delen

Jean-Marie Lamendour fra Airbus Industries Maintenance Training Spesifikation skulle fortelle om Airbus A380 og den nye teknologien brukt i flytypen. Uten å gå for dypt inn i teknologien var det interessant å se at A380 går videre fra ARINC til ETHERNET og at Lamendour forutsier behovet for IT-spesialister og cabin avionics engineer i flyvedlikehold. Like interessant var tanken og gjennomføring av prekvalifisering før ordinært typekurs for å gi innføring i ny teknologi og endrede arbeidsoppgaver eller verktøy for å håndtere teknologien. Når de har satt sammen de nye teknologikurset har de vært så selektive at det kun er teknologi som benyttes for første gang som er tatt inn. Eksempelvis er fiber optikk allerede benyttet i B777 og A340 og dekket under PART 66 modul 5.10. Aluminiums wiring er helt nytt og derfor tatt inn ettersom det må benyttes helt nytt verktøy både for B1 og B2 teknikere. GLARE, det nye hybridmaterialiet sammensatt av glassfiber og aluminium, krever nytt verktøy for bearbeiding. Laser sveiset struktur i stedet for naglet sammenføyning av skin/stringer typen fordrer nye arbeidsmetoder og verktøy. Qdrax connectorer og quad kabler innfører nytt verktøy og metoder. AFDX eller avionics full duplex switch ethernet fordrer nye feilsøkningsrutiner, og ethernet nettverket innfører software og database installasjon som en del av kom-

ponentskiftet. Nettverk server systemet er sammensatt av 3 subnettverk og utstrakt bruk av felles modulære prosesserings resurser som kan deles av flere applikasjoner. Programmerbar remote control circuit breaker (PRCCB) gir ny interface for CB tripping. (CB panelet blir virtuelt). Som vanlig steg jubelen i taket når vedlikeholdsfri teknologi ble brakt på banen. Erfaringen viser at feilfri teknologi introduserer nye og ukjente feil.

#### **Den morsomste delen**

Svein Hansen, Martin Valenteyn og Peter Murray ble hedret med honorary membership. Spesielt morsomt var det å se Svein Hansen igjen. Han hadde stor glede av besøket, satte ikke sine ben i kongresshallen men deltok på alle utflukter og opplevelser som var tilgjengelige i Bled.

Avslutningsvis er det lærerikt å se at AEI er i ferd med å nå sitt ambisjonsnivå i overgangen fra JAA til EASA systemet. De er ikke der ennå, men forutsetningene for å lykkes er til stede dersom medlemsorganisasjonene makter å fylle sin oppgave som leverandører av meningsbærende fagekspertise. Det viktige arbeidet blir ikke lenger utført gjennom offentlige høringer, men i lukkede rom der AEI er innenfor dørene og kan påvirke beslutningstakerne.

Inge Antonsen

**NHF's  
Representantskapsmøte  
blir på  
Admiral Hotell  
i Bergen den  
10-11 februar 2006.**

## **Studieplan 2006 til 2008 for Norsk Helikopteransattes Forbund**

Styremedlem undervisning har lagd en studieplan for NHF, denne vil bli lagt ut på web siden vår [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no) så snart denne er godkjent av NHF styret.





## 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)

# Luftambulansens våte utfordringer

*Henrik Johnsen  
Redningsmann i Norsk Luftambulans AS  
Base Dombås*

**Luftambulansetjenesten har i alle år blitt stilt overfor utfordringen med å komme nødstedte i vann til unnsetning. Hovedsakelig har det vært knyttet til båt og sjøliv eller at noen har gått igjennom isen. En ny utfordring har etter hvert blitt de som ferdes på/i elver og stryk. Slik ekstremsport utøves daglig rundt omkring i landet. Siden dette som regel skjer på steder hvor andre ikke like naturlig ferdes, oppstår ofte situasjoner hvor luftambulansemannskapene stilles ovenfor nye utfordringer.**

### **Nye trender**

De siste 15 årene har elvesporten utviklet seg kraftig. Først i form av rafting i relativt få vassdrag, til dagens lek med elvekajak i stupbratte elver over det ganske

land. De kommersielle raftingselskapene har opp igjennom årene gått en tøff skole med flere stygge hendelser først på 90 tallet. På bakgrunn av dette har de lagt ned et stort arbeid på å forbedre sikkerheten. Dette har resultert i at antall alvorlige hendelser i forbindelse med kommersiell rafting etter hvert er blitt redusert de siste årene. Derimot har andre grener innen elvesporten, som kajakpadling og juving, stått for en økning i hendelser av alvorlig art. Utøverne blir stadig mer vågale i sin søken etter å finne fosser og stryk som skal forseres. Mange er svært godt trent, med utrolig ferdighet i å lese elva og håndtere sin båt i de villeste stryk. De planlegger sine "stunts", og forsøker å legge inn så mye sikkerhet som mulig. Men det ligger i ekstremsportens natur at utfordringen skal være helt på grensen av det mulige.

En grense som det er svært lett å overskride. Et økende antall mennesker oppsøker elver og vassdrag for ferie og fritid. Selv et tilsynelatende fredelig vassdrag kan fort skape en farlig situasjon om man ikke er utstyrt for og behersker elementære teknikker i selvberging. Flere tragiske hendelser står å lese i avisene hver sommer. Dette gjelder alt fra fiskere, turister, badegjester m.fl. Redning i elv kan være så mangt, alt fra at en har strandet på en stein midt i elva, til at en elvepadler sitter fast i stri strøm. Ikke sjelden skjer alvorlige skader under hopp i fosser. Det finnes eksempler på ryggskader som oppstår når man lander feil etter å ha padlet utfor fosser i fritt fall. Redning i disse ofte uveisomme og trange elvejuvene setter redningspersonellet på de aller største utfordringer, spesielt med henblikk på egensikkerhet.

### Nye krav til redningspersonell

Helikopteret kan i stor grad bidra til å forenkle operasjonen. Selve redningen, det å få den nødstedte i sikkerhet må som oftest finne sted ute i elva eller langs elvebredden. Denne type redning krever inngående kjennskap i bruk av tausystemer, ferdigheter i sikring og redning fra bratt lende, kunnskap om elv og vann i bevegelse. Gode ferdigheter i svømming og teknikker for å redde seg selv ut av elvestryk er en viktig forutsetning for å kunne drive slik redning. For å sikre lik standard på redningsmenn i luftambulansetjenesten og redningshelikoptertjenesten ble det i et samarbeid mellom Helse og sosial departementet og justisdepartementet vedtatt en Nasjonal standard for redningsmenn innen luftambulansetjenesten, redningshelikoptertjenesten og SAR Offshore av 18. juli 2002.

Som en direkte følge av de nye kravene iverksatte Norsk Luftambulans AS (NLA AS) et arbeid for å styrke redningsmennenes ferdigheter i nettopp elveredning. Samme år som standarden kom, ble det avholdt en samling for alle redningsmennene i selskapet. Samlinga ble gjennomført ved elven Sjoa for å legge et grunnlag for videre trening og utvikling av prosedyrer til bruk ved elveredning. Hovedvekten under samlingen var egensikkerhet og trening på svømming i stri elv. Det ble videre trent på teknikker ved bruk av kasteliner, sikring av forulykket i elv og rigging av enkle tausystemer. Redningsmennene i forsvarets redningstjeneste ved 330 Skvadronen har også gjennomført en liknende trening. I tillegg til at man startet arbeidet med å gi den enkelte redningsmann økte egenferdigheter, har man innført nytt utstyr som er konstruert for elveredning. I første omgang har det resultert i anskaffelse av nye flytevester beregnet for bruk i elv, hjelm, kasteliner, kniv, foruten at vår tørrdrakt som også brukes i andre typer vannoperasjoner ble byttet ut med en ny og bedre modell. Riktig og velprøvd utstyr er en forutsetning for mannskapenes sikkerhet og evne til å løse et oppdrag.

### Rescue 3

I Norge er elvemiljøet relativt lite. Det betyr at det ikke er mange muligheter til å kurse seg i ferdigheter innen elveredning. Hos Sjoa Kajaksenter i Heidal finnes landets eneste representant for det internasjonale opplæringsystemet innen elveredning, Rescue 3. Våren 2004 deltok fire av redningsmennene i NLA AS på et WHITEWATER RESCUE TECHNICIAN kurs i regi av Rescue 3 i Heidal. Kurset varte i tre dager og ga en grundig innføring i de fleste forhold knyttet til redning av personer i elv. Hovedvekten av innholdet ble lagt på raske improviserte redninger med et minimum av utstyr. Kurset bestod av litt teoretisk gjennomgang på land og rikelig med intens trening i elva. Vårt nye elveutstyr fikk sin dåp under kurset og svarte godt til forventningene. Nå i høst ble det på nytt arrangert ei samling for alle redningsmenn i NLA AS hvor redning i elv stod i fokus. Alle redningsmenn i NLA AS er NEMKO-sertifisert etter Nasjonal Standard for Redningsmenn, og i forbindelse med den årlige resertifiseringen var vi tre dager i Sjoa hvor noen av landets fremste instruktører på redning fjell og elv var leid inn slik at det faglige innholdet og treningene skulle være i tråd med de siste teknikker som brukes. Dette ga mannskapene en real vitamininnsprøytning. Redning fra elv er utfordrende og kreftene i rennende vann utrolige. Fordi redning i elv alltid vil være forbundet med øket risiko for personellet, ville NLA AS med denne samlingen først og fremst gi hver enkelt redningsmann trening i å vurdere forhold rundt egen sikkerhet. Videre vil alltid samarbeid med andre som er tilstede være helt avgjørende for utfallet. Det å kjenne elvepadlernes utstyr og deres redningsmetoder er derfor viktig for bedre å kunne utnytte alle resurser ved en ulykke. Det er ikke alltid at man kan hente den forulykkede med helikopter og da må man kunne ty til andre midler for evakuering.

### Referanse:

Nasjonal standard for redningsmenn innen luftambulansetjenesten, redningshelikoptertjenesten og SAR Offshore av 18. juli 2002.

<http://odin.dep.no/jd/norsk/regelverk/veiledning-er/012101-120015/index-dok000-b-n-a.html>

[NEMKO personellsertifisering av Redningsmenn](#)

Sjoa Kajaksenter, Rescue 3 <http://www.kajaksenteret.no/>



"Fotfeller" dannes på bunnen mellom steiner og sprekker i fjellet. Setter man seg fast vil vannmassene skylle over en og man sitter hjelpeløst fanget. På grunn av luftlommer som dannes i stryket kan man holde seg i live så lenge man har krefter til å presse hodet ut av vannmassene. Redning av forulykket fra fotfelle er av de absolutt største utfordringer for en redningsmann i luftambulansetjenesten.  
Foto: Terje Heiestad/ Norsk Luftambulansse.



Å kjenne elvepadlermiljøet, deres utstyr og metoder vil kunne være avgjørende for en vellykket redningsaksjon der samarbeid og initiativ er avgjørende for suksess. Her rafter NLA Redningsmenn sammen med selskapet "Sjoa Rafting" i Åmotfallene i Sjoa. Elva er her klassifisert som grad 5 og kan bare padles når vannstanden er på ett bestemt nivå.  
Foto: Terje Heiestad/ Norsk Luftambulansse.



Mange skader skjer når man padler utfor fosser eller dropp med fritt fall. I tillegg til fossende vannmasser skaper ofte omgivelser og terreng store utfordringer for redningsmennene. Vått og glatt fjell hører elvejuvet til og gjør det hele ytterligere krevende. Her trenes det evakuering av kajakkpadler opp fra et fossejuv.  
Foto: Terje Heiestad/ Norsk Luftambulansse.

# Redningsmannen - Et nyttig lodd eller forskjellen på liv og død!!

På Heidrun plattformen i Norskehavet opererer Norsk Helikopter et fullverdig redningshelikopter som står på beredskap 24 timer i døgnet. Mannskapet består av to flygere, en tekniker - som også fungerer som heisoperatør, en redningsmann samt en Statoilansatt SAR – sykepleier.



Vi er tre redningsmenn som deler på jobben på Heidrun. Alle redningsmennene har bakgrunn fra 337 og 330 skvadronen. Det var viktig for Norsk Helikopter å rekruttere redningsmenn som allerede hadde en solid operativ erfaring.

Senere har Norsk Helikopter ansatt to nye redningsmenn i Hammerfest. En hadde bakgrunn fra 330 skvadronen. Den siste hadde en solid medisinsk kompetanse, men han ble lært opp fra grunnen av med hensyn til heisoperasjoner og redningsteknikk i sjø.

## Hva gjør en redningsmann på vakt på Heidrun?

Vi er så heldige at samarbeidspartnerne Shell, Hydro og Statoil betaler NH 5 flytimer i uken til treningsflyging. Disse bruker vi flittig til å få gjennomført et relativt omfattende treningsprogram. Vi har sjøen rundt oss på alle kanter og fartøyer som vi kan heise på i

umiddelbar nærhet. Beredskapsfartøyet Stril Poseidon ligger i midtposisjon mellom Heidrun og Åsgard-fel-

tet. Dette fartøyet blir flittig brukt til heistrening på dagtid og kveldstid.

Redningsmennene har en egen treningslogg som vi følger. I denne loggen har vi listet opp de forskjellige redningsmetodene vi skal mestre. Dette er bl.a. pick up i sjø med en og to redningsslynger, en egen hypotermislynge, samt pick up med båre i sjø og på båt. Dette blir trent på i rolig og grov sjø. Noen momenter trener vi også på i mørke.

## Medisinsk trening

Når det gjelder medisinsk trening blir dette som regel gjort sammen med SAR – sykepleieren.

En vanlig case er hjertestans i maskinen med de utfordringer dette innebærer mtp plasstilgjengelighet og kommunikasjon. Siden noe av det medisinske utstyret er "fastmontert" på bakveggen i kabinen, må redningsmannen operere dette da han står nærmest dette i en AHLR situasjon. SAR- sykepleieren tar kontroll over luftveiene og redningsmannen komprimerer,

finder frem utstyr og opererer defibrillatoren på ordre fra SAR – sykepleieren. For å gjennomføre en korrekt og effektiv AHR algoritme, kreves det at redningsmannen og SAR – sykepleieren er godt samkjørt.

Et annet scenario er å legge en pasient i narkose. I disse tilfellene trener redningsmannen på å trekke opp medikamenter, klargjøre utstyr og assistere SAR – sykepleier ved intubasjon.

### Oppdrag

Tjenesten på Heidrun er interessant og utfordrende mtp. lang transporttid til land og stort ansvarsområde. Vi dekker det medisinske transportbehovet til ett 20 – 30 talls olje installasjoner samt beredskaps- og forsyningsfartøyer. I tillegg til dette kommer fiskeriflåten i området.

Vi har utført flere livbergende oppdrag hvor tidsfaktoren har spilt en vesentlig rolle for utfallet. Hvis det ikke hadde vært et offshore stasjonert redningshelikopter tilgjengelig, ville utfallet høyst sannsynlig blitt fatalt.

På årsbasis gjennomfører vi ca. 100 oppdrag av forskjellig karakter. Dette fordeler seg på medisinsk evakuering hvor vi kan lande på installasjonen eller fartøyet, eller hvor vi må heise pasienten om bord i helikopteret ved hjelp av bære eller redningslynge(r) avhengig av tilstanden. Vi transporterer også personell som trenger å komme raskt til land pga akutt sykdom/skade/død i den nærmeste familien, hvor annen transport ikke er tilgjengelig.

Redningsmennene har i stor grad påvirket prosedyreverket og rutinene når det gjelder heisoperasjoner for å gjøre heisoperasjonene sikre og effektive. Vi opplever at vi har stor gjennomslagskraft overfor SAR - kap



teinene og den operative ledelsen på land når det gjelder å endre/forbedre prosedyrer eller prøve ut nytt redningsutstyr.

Et eksempel i så måte er at nå har alle SAR mannskapene blitt utrustet med nye redningsvester med Spare Air (små trykkflasker med komprimert luft, for evakuering under vann). Den operative ledelsen anerkjente at den operative risikoen ved å hovre i relativ lav høyde i mørke over fartøy eller mindre opplyste objekter i sjøen, i all slags vær innebar en økt risiko for å måtte nødlande på sjøen hvis vi skulle "miste" en motor. Derfor har man gitt mannskapet utstyr til å bedre sjansene for overlevelse i sjøen, hvis uhellet skulle være ute.

På Heidrun er det også gode treningsmuligheter. Vi har tilgang til avanserte trede-møller, spinning sykler samt et velutstyrt vektkrom.

Denne muligheten er svært nyttig da maten på Heidrun er helt på høyden med det beste på land.

Fortalt av Redningsmann  
John Erik Nørstrøm  
Norsk Helikopter as



# "The wings of care!"

## Rapport fra AirMed2005, Barcelona.

av Tor Helge Edorsen, Lufttransport



Midt i den vakre storbyen Barcelona, Catalonias hovedstad, gikk AirMed 2005 av stabelen i slutten av juni.

**Som medlem av redningsmannsutvalget, var jeg så heldig å få representere NHF på årets AirMed.**

**AirMed er en europeisk "verdenskongress" for luftambulansetjenester, og arrangeres hvert 3 år.**

**Arrangementet tildeles av EHAC, som er en europeisk interesseorganisasjon for HEMS og luftredningstjenester.**

**Årets AirMed var den 8 i rekken, siden opprettelsen for 25 år siden i Munchen i 1980, i regi av ADAC.**

**Hovedarrangør i år var RACC, en spansk variant av Norges automobilforbund, med over en million medlemmer, og tilsvarende budsjett.**

Deres hovedmål er skadeforebygging, men De har også innsett at når ulykken først er ute, er helikopter et meget praktisk og effektivt verktøy. På vegne av sine medlemmer finansierer RACC en luftambulansetjeneste, som opereres av det spanske TAF helikopters.

Under åpningsseremonien kommenterte Barcelonas ordfører at Luftambulansekonseptet i Europeisk sammenheng vært drevet frem av Nord- og sentral-Europa, som har hatt god samfunnsøkonomi. Spania og andre sør-europeiske land har kommet etter. Han stilte spørsmålet om hva Nordeuropeiske luftambulansetjenester så kan lære av Spania, og svarte i samme åndedrag: I Spania er vi fantastiske til å improvisere!

Han hadde et poeng der, og luftambulansetjenesten

må, innenfor sine operative prosedyrer, og medisinske behandlingsprotokoller, være fleksibel, og kunne snu seg raskt.

Vi må tilpasse oss situasjonen, som gjerne er i konstant endring, og innimellom slett ikke slik den ble meldt.

Luftambulansetjenesten er jo en "spisset" tjeneste, både når det gjelder personell og materiell, og for å holde spissen skarp, er det en forutsetning at personalet holder seg oppdatert på hva som skjer internasjonalt, innefor lovgivning, nytt utstyr, forskning og nye prosedyrer.

AirMed er den eneste kongressen i sitt slag i Europa, med et faglig program for de ulike fagområdene innen tjenesten, og med deltakere fra hele verden. I år stilte deltagere fra 42 land.



Foredragene ble i hovedsak avholdt i to hovedsaler, fordelt på medisinske tema i den ene, og operative/administrative tema i den andre.

Som redningsmann i luftambulansetjenesten, og med en fot i begge fagområder, ble det mye frem og tilbake mellom de to salene, for å få med seg det mest interessante.

Det var svært spennende å få innblikk i andre nasjoners tjenester, både med tanke på utstyrs- og faglig nivå, og hvilke utfordringer de jobber med.

Det jobbes for tiden mye ute i Europa med Opplæring og trening innen transportmedisin, for å øve og kvalitetssikre den medisinske delen av luftambulansetransporten. Her ligger kanskje spesielt Tyskland og Sveits i forkant, neppe helt uventet. Kan jo nevne at Tyskland har 91 luftambulansebaser!, med gjennomsnittlig flydistanse pr oppdrag på 26,3 km!

Ved et tysk militærsykehus i Ulm, har de "tatt'n helt ut", de laget likegodt en fullskala mock-up av helikopteret, for trening. Alt utstyr som brukes ombord er likt det de har i helikopteret, og de gjør fulle simuleringer av oppdrag, fra overlevering fra ambulansen, innlastning osv, til avlevering av pasient. Pasientkasus er hentet fra aktuelle oppdrag, og pasienten(dukke) overleveres med papirer, røntgenbilder, blodprøver osv. Det hele blir selvfølgelig tatt opp av flere videokameraer, og dette blir så brukt til debriefing etter treningen.

Et overordnet mål i dette prosjektet, har vært å gjøre arbeidsmiljø og situasjoner så realistiske og gjennomkjennbare som mulig.

Innen EU, og med støtte derfra, jobbes det med et internasjonalt ACRM (aero-medical crew resource management) prosjekt.

Hovedaktørene er luftambulansetjenester i Nederland, Sveits, Østerrike og Tyskland.

Målet med prosjektet er forbedring av kvalitet og sikkerhet i HEMS operasjoner.

Prosjektet ønsker å etablere/harmonisere europeiske treningsstadarder for den medisinske delen av luftambulansetjenesten, samt å etablere et Europeisk treningssenter.

Som en del av prosjektet jobbes det med utvikling av databaserte egenundervisnings-/trenings moduler, Simuleringsverktøy for PC/video, samt Undervisningsprogram for instruktører.

Tidsplan for fullføring av prosjektet høsten 07.

På operativ side må det nevnes at det jobbes med etablering av Low-level instrument helikopter-ruter, basert på Rnav/GPS.

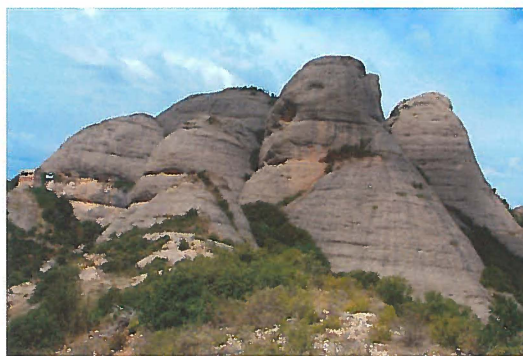
Både REGA(Sveits), og NLA ved Sjefsflyger Erik Normann, presenterte slike prosjekt.

Innen akuttmedisinen foregår det hele tiden mye forskning, og en del av resultatene kan virke ganske snevre, og tilsynelatende uten praktiske konsekvenser for våre operasjoner. Men, de er små brikker, som sammen gir det store bildet, og nye forskningsresultat gjør at det store bildet stadig forandrer seg.

Det ble ikke presentert noen store nyheter innen akuttmedisin på kongressen, svært mange av foredragene dreide seg om hvordan de ulike tjenestene var organisert, hvordan oppdragsprofilen var, og hvilke behandling de ulike pasientgruppene ble tilbudt.

Det var også interessant å få presentert ulike crew-konsept, spennet var fra USA med en paramedic eller flight-nurse, til Japan med 2 anestesileger og en nurse.

En rekke utstyrsleverandører var selvfølgelig til stede på utstillingsområdet, og i tillegg til ulike stands, var det en EC 135, samt mock-up av Agusta A109 Grand, og EC 145. Det var også et eget område for presentasjon av posters.



Avslutningsdagen var en heldags utflukt til et flott fjellmassiv, Montserrat, hvor det ble demonstrert alpin redning av skadet klatrer. Det ble her som i Norge benyttet alpin redningsgruppe, flydd inn på toppen av fjellet. De rappellerte ned til den forulykkede, ga foreløpig behandling, og klargjorde for utheising. Klatreren ble så heist ut, og fløyet ned for omlasting til et annet ambulanshelikopter, som fløy pasienten videre til sykehus.



Til sist et par ord om det sosiale aspektet med å delta på en kongress som denne.

I luftambulansetjenesten er man små crew, på helikoptersiden er man en fra hver av faggruppene i crewet.

Dette betyr at man faktisk aldri jobber sammen med kolleger fra eget fagområde.

Siden vi opererer på mer eller mindre faste baser, og med en basestruktur som brer seg over hele landet, blir kontaktpunktene ganske få, både overfor egne, og mot andre kolleger i luftambulansetjenesten.

Slike anledninger som dette er derfor svært viktige for fellesskapet innen tjenesten, og litt uformell omgang med "Managementet" er også av det gode, og jeg er overbevisst om at det gjør kommunikasjonsveiene "kortere" i det daglige praktiske arbeidet.

Takker så mye for turen, og siden det ikke var spesielt mye blest i forkant av årets kongress, minner jeg om at neste AirMed går av stabelen i Praha i 2008.

# Farvel, OPD!



*Nå har vi floyet vår siste vakt sammen, og det er med blannede følelser jeg ser deg forsvinne i solnedgangen for siste gang.*

*Vi har, og for oss S.M.R., hatt mange minnerike stunder sammen. Vi har delt solnedganger på yttersia, og nordlys som gjorde NTG overflødig.*

*Vi har sammen sett første vårsola på tindene i Lyngen. Nye verdensborgere har sett ditt vakre interior som det aller første, og andre kunder har sett ditt indre som det siste på denne jord. Du har vært hurtigrute og fødestue, intensivambulansse og varebil.*

*Til sist ønsker jeg at dine nye eiere har en varm liten hangar, lett bagasje, og elsker å håndfly.*

*Fly pent!*

*For Helge*



# Solakonferansen 2005

**Solakonferansen gikk av stabelen 19 til 21. september i år, det var den 19 i rekken.**

**Som vanlig ble konferansen høytidelig åpnet av Hånon Rege som er ordfører i Sola Kommune. Konferansen er regnet som en av de viktigste flyfaglige konferansene her i landet, med deltagere fra alle nivåer innen luftfarten. I år var det påmeldt 158 deltagere, hvorav NHF stilte med en deltager, til sammenligning kan det sies at NFO hadde 4 deltagere.**

**I år var det ingen som ble funnet verdig til å få Solaprisen. Denne hedersbevisning tildeles en person som har utøvet spesiell stor innsats for flysikkerheten i Norge siste år.**



Det var et vidt spekter av saker som ble tatt opp til debatt under årets konferanse. Jeg har plukket ut de som var viktigst for oss Terje Alven ved universitetet i Stavanger hadde et meget interessant foredrag.

## **Sikkerhet, ledelse og hyklari**

(Kronikk fra Bergens Tidene 4. mars 2005)

Jeg vil trekke frem 3 påstander som Terje Alven la vekt på:

*Det finnes ingen objektive klare kriterier for hva som er god nok sikkerhet, et forsvarlig sikkerhetsnivå.*

*Si ikke at sikkerhet kommer over andre hensyn – er nytten stor aksepteres en betydelig ulykkesrisiko.*

*Ingen aktivitet drives fram primært av hensyn til sikkerhet!! Drivkraften er inntjening, utvikle produkter, få noe til å fungere, skape trivsel.*

Hans konklusjon var at i de aller fleste tilfellene kom økonomi først, deretter sikkerhet.

Ikke alle var enige i Alvens konklusjon. Spesielt en person (Lars Mydland, Direktør i SAS) reager

te kraftig på uttalelsen, han hevdet hårdnakket at sikkerheten alltid kom som nummer en i hans selskap.

Knut Grønscar i NFO trakk fram resultatene fra den store spørreundersøkelsen alle luftfartsansatte var igjennom i fjor høst, i regi av Havari-kommisjonen. Her mente 60% av alle spurte ledere at flysikkerheten var blitt bedre de siste fem årene, mens på det samme spørsmålet svarte 50% av alle piloter, flygeledere og flyteknikere at sikkerheten var blitt dårligere. Et hav av forskjell i virkelighetsoppfattelse.

Januar 2007 stenger JAA sine kontorer i Hoofddorp, og alle deres arbeidsoppgaver overtas og integreres i EASA i Köln. Mens JAA ikke kunne pålegge medlemslandene å følge regelverket i

september 2003

e 1st

lation since 1st

End 2006: 350





JAR, kan EASA forlange dette og straffe medlemmer som bryter lovene. I verste fall kan saken havne i EU domstolen. Vil du ikke så skal du. General Director i EASA, Mr. Patrick Goudou, kunne berolige de nasjonale luftfartstilsyn, med at ikke alle deres oppgaver er tenkt sentralisert til Köln. Mange oppgaver, deriblant utstedelse av individuelle sertifikater, vil fremdeles sortere under det enkelte lands luftfartsmyndighet. Det var viktig for EASA at de hadde et godt og tillitsfullt samarbeid med de nasjonale tilsynsmyndighetene. EASA vil spille førstefiolin i fremtiden, med medlemslandenes lokale tilsyn på annenfiolin.

Pieter Doyer fra NFO, spurte Mr. Goudou om man i EASA ville ha et kontrollapparat som reiser rundt og foretar spot sjekker, for å se om de lokale flyselskap og myndigheter etterlever regelverket. Det ble besvart at dette skulle etableres, men at organisasjonen enda var i etableringsfasen. Mr. Goudou oppfordret alle til å søke på de 150 ledige stillingene som nå var utlyst. Norske søkere vil bli behandlet likt med alle andre, selv om vi ikke hadde fullt medlemskap i EU. Stillingene finnes på EASA sin hjemmeside på Internett. Rolf Bakken som er Program Manager i den lille gründerbedriften OCAS AS holdt et foredrag om en ny type overvåking av kraftledninger. OCAS, eller Obstacle Collision Avoidance System Systemet bygger på at pilotene varsles over flyets VHF-radio fra en radar som overvåker området rundt kraftlinjene.

PS: Den 28. oktober i år ble det publisert at Luftfartstilsynet har godkjent dette systemet slik at dette skal bidra til å unngå ulykker ved at fly og helikopter kolliderer med kraftliner.

Gjennomgående i hele konferansen var at luftfarten var inne i en voldsom omstillingsfase. Det være seg Avinor, Luftforsvaret og hos flyselskapene. Ny teknologi overtar og fører til overtalighet, spesielt innenfor Avinor. Flytteprosessen av LT til Bodø lå godt i rute. Nylig flyttet etaten inn i nye flotte lokaler. Fra 1. januar neste år vil det meste være på plass i Bodø. Postadresse, telefonsentral, ledelse m.m.

Som vanlig de siste fem årene ble det igjen fokusert på radardekning i Nordsjøen for helikoptertrafikk. Dette ser nå ut til å finne sin endelige løsning. Som sikkerhetsjefen i Phillips sa, jeg skjønner ikke all denne fokuseringen på radarer. De ulykkene som har hendt med helikoptre i Nordsjøen har det til felles at de fleste skyldes tekniske feil.

Hvorfor fokuseres det ikke på det?

**Summa summarum var dette en Solakonferanse på det vanlige høye nivået. Godt redigert og ledet av formannen i Solakonferansen Tor Helge Strand, sammen med daglig leder Jan Asbjørnsen.**

Referent: Terje Fredstie

# Flyfagkonferansen 2005

-Quality Airport Hotell, Sola 27.og 28.sept.

**Den første dagen ble det orientert om "Kunnskapsløftet" en nasjonal utdanningsreform som ble satt igang av Bondevik regjeringen. Stortingsmelding nr.30 2004. Det betyr at det vil bli ny struktur for videregående opplæring fra høsten 2006. Yrkesfaglig studieretning skal gi bredere og mer generell kompetanse. Praktisk opplæring og profesjonskompetanse skal gis av næringslivet.**

Det skal reduseres fra 12 til 9 yrkesfaglige studieretninger(elektro eget fag).

Obligatorisk 2.fremmedspråk.

Enda tøffere påbygningsår(vg 3 påbygg).

Dette er de tre viktigste forandringene i forhold til dagens system. Se ellers på [www.skolenettet.no/fagopplæring](http://www.skolenettet.no/fagopplæring).

Det ble ellers diskutert ny organisering og finansiering av landslinjene. Dette på bakgrunn av at disse linjene kommer dårlig ut når det gjelder tilskudd av midler. Dette vil en prøve å rette opp.

Deretter ble det orientert om arbeidet i faglig råd for elektrofagene av flyfagernes medlemmer i rådet.(Flymekanikerfaget hører til under elektrofagene). Det ble også opplyst om hvorfor flymekanikerfaget havnet under elektrofagene og ikke de mekaniske fagene. Det handlet i hovedsak om størrelse og innflytelse i de forskjellige gruppene. Deretter ble det bestemt at den gruppen flyfagene ville være mest tjent med var elektrofag.

Det ble også fortalt om læreplanarbeidet under "Kunnskapsløftet" av prosjektleder for læreplanene innenfor programområdet elektro.

Siste post på programmet den første dagen, var hvordan skolens vei mot PART 147 var en lang vei mot målet. De forskjellige skolene fortalte om sine erfaringer, hvordan denne prosessen var, og hvilke utfordringer de hadde. På dette tidspunkt er det Skedsmo vgs. og Bardufoss vgs. som har PART 147 godkjenning. Neste skole ut er Sola vgs. og deretter Bodø vgs. Håpet er at disse skal ha godkjenning før utgangen av 2005. Hakk i hæl følger Luftforsvarets skolesenter på Kjevik.

Av flyselskapene har nå også Widerøe fått PART 147 godkjenning.

Andre dag ble det gitt orientering om det "Nye Luftfartstilsynet" som etableres i Bodø. Det ser ut til å gå etter planen, men de mangler fortsatt en del folk i viktige posisjoner. Det ble også orientert om overflytting av myndighetsområder til den europeiske luftfartsmyndigheten EASA..

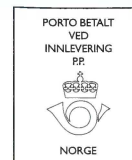
Deretter kom det punktet på programmet som er viktig for mange av oss, overgangen fra JAR 66 til PART 66. Spørsmålet var om vi fortsatt har norske særregler? Det har vært satt ned en gruppe fra industrien og Luftfartstilsynet som har gjennomgått denne problematikken. Det ble gitt orientering fra Luftfartstilsynet og industrien om hvordan denne prosessen går. På dette tidspunkt var de ikke ferdig i denne gruppen. (Denne gruppen er senere blitt enige om hvordan konvertering skal gjøres.)

Så ble det gitt en statusrapport om opplæringen i Forsvaret og de utfordringene de sto overfor. Det hadde også blitt innført et felles opptakssystem for elever til forsvarets skoler. De ble altså innkallt til opptaksprøver som gikk over flere dager, og som var ganske krevende. Deriblant strenge krav til fysikk.

Endringer i norsk luftfart – hvilke krav til opplæringen må vi stille når vi i dag er selvstendige vedlikeholdsorganisasjoner som konkurrerer på det åpne markedet. Bakgrunnen for dette er at det tidligere var vanlig at vedlikeholdsorganisasjonen og flyselskapene var ett selskap. Vi må konkurrere med andre selskaper om kontraktene, som vi før hadde som en del av flyselskapene vi tilhørte. Vi må forbedre oss hele tiden, og jobbene blir mer usikre, ettersom vi kan tape kontrakter som vi har, til andre konkurrenter. Dette stiller også krav til opplæringen av personellet f.eks.kurs på nye typer.

Siste punktet på denne konferansen var overgangen fra flyfag i skolen til opplæringen i bedriften. Dette temaet har vært oppe ved flere anledninger, etter de forskjellige skolereformene som har vært de senere årene. Det ble tatt opp problemer med at alle elevene ikke får lærlingplass. Bedriftene ble oppfordret til å ta inn flere lærlinger. De som blir tatt inn må også få skikkelig opplæring i bedriftene.

Referent: Alf Terje Skjæveland

**B**

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

## 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. nov 2005

MF-Astec.....	211
MF-HS .....	110
TAF-Astec.....	90
TAF-LT .....	21
TAF-NH .....	5
LTTF.....	44
LT- rednm .....	9
NH- rednm.....	4
NHTF .....	38
NLA-rednm.....	26
NLA-tekn .....	7
Airlift .....	4
NHF .....	17
NorCopter .....	1
Pegasus.....	1
Totalt .....	588

### 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.