



NHFF

nytt

NR. 1-2007. 18. ÅRGANG

Medlemsblad for Norsk Helikopteransattes Forbund



Styret i NHF



Leder
Øyvind Strøm
Skibmannsveien 20,
4056 Tananger.
Arbeidssted: NH
Privat: 922 32 997
E-post: leder@nhaf.no



Nestleder
Kay Lohne
Vestre Vågedalsv 70,
4020 Stavanger.
Arbeidssted: NH
Privat: 976 555 93
E-post: nestleder@nhaf.no



Sekretær
John K. Pedersen
Rossalandtunet 9B,
4317 Sandnes.
Arbeidssted: Heli-One
Jobb: 51 94 18 78
Privat: 901 85 190
E-post: sekretaer@nhaf.no



Styremedlem Utdanning
Erlend Trane
Åsenveien 3,
4050 Sola.
Arbeidssted: Heli-One
Jobb: 51 94 19 95
Privat: 402 17 291
E-post: utdanning@nhaf.no



Styremedlem Informasjon
Jens Morten Mørland
Heggeveien 60,
4050 Sola.
Arbeidssted: LT
Jobb: 77 60 83 00
Privat: 456 02 200
E-post: info@nhaf.no



Styremedlem Økonomi
Kristine Mykkeltvedt
Ulvafjellvn. 6,
4310 Hommersåk.
Arbeidssted: Heli-One
Jobb: 51 94 18 28
Privat: 997 25 418
E-post: okonomi@nhaf.no



Styremedlem lover og bestemmelser
Are Kringstad
Hatlahaugen 21,
6016 Ålesund.
Arbeidssted: CHC-HS
Jobb: 71 56 51 80
Privat: 907 93 915
E-post: bestemmelser@nhaf.no



1. varamedlem (Lover og best).
Eivind Elvatun
Sandtuene 5,
4033 Stavanger.
Arbeidssted: CHC-HS
Jobb: 51 94 10 00
Privat: 916 67 828
E-post: vara1@nhaf.no



2. varamedlem (Øko)
Ørjan Bjerrang
Aldor Ingebrigtsensvei 29,
9010 Tromsø.
Arbeidssted: LT
Jobb: 77 60 83 00
Privat: 979 69 004
E-post: vara2@nhaf.no



3. varamedlem (Utd).
Odd G. Simensen
Soleiveien 5B,
4352 Kleppe.
Arbeidssted: Heli-One
Jobb: 51 94 17 54
Privat: 901 70 262
E-post: vara3@nhaf.no



4. varamedlem (Info).
Einar Kverneland
Austråttveien 45,
4306 Sandnes.
Arbeidssted: Heli-One
Jobb: 51 94 17 50
Privat: 907 45 644
E-post: vara4@nhaf.no

NHF's postadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 522, N-4055 Stavanger Lufthavn.
Telefon: 51 94 19 24. Telefaks: 51 84 17 83
E-post: post@nhaf.no www.nhaf.no

NHF's besøksadresse:

Utsolavegen 38, 4050 Stavanger Lufthavn

Innhold

5 Leder

6 Fra redaktøren

8 Braathens Technical Services.
En æra går mot slutten



10 Braathens, historisk tilbakeblikk



12 Representantskapsmøte 2007

14 AEI Congress Beograd



17 Vår nye webside

18 Redningshelikoptersaken



22 Solakonferansen 2006



26 Arbeidsmiljøkonferanse i Riga



28 Midnight Sun Military Show



34 Luftfartskonferansen i Bodø 2007



38 Bodø-Verøy med AW139



40 Kilimanjaro





Generasjonsskifte i helikoptertransport

I 2003 inngikk Statoil, Norsk Helikopter AS og Sikorsky en avtale om morgendagens Offshore transport.

S-92A har plass til 19 passasjerer, representerer den nye generasjonen helikopter, med moderne komfort, lang rekkevidde og oppgradert sikkerhet.

Vi startet flygning 21. februar 2005 til Statoils oljefelter ut fra Bergen med 2 stk S-92A helikoptre.



I 2006 introduserte vi S-92A på Sola med flygninger for BP, Talisman og ConocoPhillips til feltene Valhall, Ula, Gyda og Ekofisk.

På Sola opererer vi i dag 3 stk S-92A, og utvider til 4 stk i løpet av våren.

Sikorsky S-92A

Norsk Helikopter AS Flyplassveien, Postboks 171, 4097 Sola Telefon: +47 51 64 66 00, Fax: +47 51 64 66 99,
E-post: info@norheli.no

Lederen

Kjære kollega

Det er med en viss ydmykhet jeg nå overtar som leder av NHF. Et forbund bestående av særdeles mange flinke og oppegående helikopteransatte, som jeg har stor respekt for. Jeg er 39 år, jobber som tekniker hos Norsk Helikopter på Sola, og har tidligere jobbet hos Helikopter Service as.

Foran årets valg var det særdeles liten interesse blant medlemmene, til å stille til valg på forskjellige verv i forbundet. I året som gikk har vi og sett at det har vært vanskelig å kjøre kurs for tillitsvalgte, grunnet liten interesse fra medlemmene. Kurs har flere ganger blitt avlyst p.g.a. manglende interesse. I og for seg kanskje ikke så rart når jeg ser meg rundt i bransjen vår i dag. Landet går så det griner, leser vi over alt. Det er godt trykk i de fleste bransjer, og også i vår bransje. Det er høy aktivitet, og underskudd på arbeidskraft i alle ledd. Da er det naturlig at fokuset på fagforeningsarbeid kommer i andre rekke. "Vi trenger ikke foreningen akkurat nå". Medlemmene er fornøyde. Vi har gode jobber, tjener greit, og er stort sett trygge og fornøyde.

Men det er nå vi har muligheten til å styrke tillitsmannsapparatet. Fra leder i forbundet, til den enkelte tillitsvalgte i lokalforeningene, og dem som kanskje kan tenke seg å ta et ansvar i fremtiden. Ved å utdanne alle ledd i organisasjonen nå som ting går bra, og saksmengden kanskje er litt mindre. Da kan vi stå rustet til fremtiden. Kunnskap er nøkkelen til mye, og det sterkeste våpenet tillitsmannsapparatet har. Men kunnskapen må oppdateres og vedlikeholdes. Kanskje det er akkurat i år du burde ta deg tid til å delta på et kurs?

Som nevnt har vi et meget høyt aktivitetsnivå i bransjen i dag. Arbeidsmarkedet er støvsugd for folk. Vi produserer flytimer som aldri før, og ser et stadig behov for flere turer.

Det er gøy når det går godt, og vi vil så gjerne få alt til. Spennende tider er det og, med innføring av mye nytt materiell. I offshore markedet er jo Sikorsky S92-A kommet kraftig inn på markedet, og Eurocopter 225 er også på vei inn. Innenlands ser vi nå både AW139, og AS365 N3 (Dauphin).

Nye typer er jo spennende, men det koster også resurser. Det er mye kursing, og lærekurven har nok vært bratt (og er det fremdeles) for mange av våre medlemmer i disse dager.

Midt oppe i alt dette er det viktig at vi klarer å holde fokus på sikkerheten. Arbeidet vårt må gjøres. Og det må gjøres riktig. Både med tanke på flysikkerheten, og ikke minst med tanke på den enkeltes sikkerhet. Jeg håper og tror ingen går på akkord med sikkerheten, og at ingen vil gjøre det i fremtiden heller.

Det er og en spennende tid å delta i fagforeningsarbeidet. Vi opplever en stadig økende åpenhet, og samarbeid mellom de forskjellige lokalforeningene. Et arbeid, og en utvikling forbundet har sin rolle i, og vil arbeide for å fortsette. Gjennom å bli kjent med hverandre øker også respekten for hverandre, og myter forsvinner. Terskelen for å ta kontakt senkes og samarbeidet øker. Og resultatet gagnar alle. Jeg innledet med og si der er veldig mange flinke folk i bransjen, og en utvikling av samarbeidet mellom disse er en styrke for alle.

Troen på et stadig økende samarbeid mellom alle våre resurspersoner, er og grunnen til at jeg ser lyst på jobben som leder i NHF, og tiden foran oss.

Øyvind Strøm
Leder NHF



Redaktøren

Var det ikke et flott forsidebilde? Bildet er tatt i Eikesdal, inn i landet mellom Ålesund og Molde. I Nesset kommune. Jeg fant det i Lufttransport sine arkiver, og det viser et av Lufttransport A5365 på ambulanseoppdrag.

Først og fremst vil jeg benytte muligheten til å takke alle som har bidratt til at vi kan gi ut et så bra blad! Det har tatt tid, men jeg vil si meg veldig fornøyd både med innhold, og ny layout.

Siden dette er første utgivelse etter at jeg overtok som Styremedlem Informasjon, er det vel på sin plass med en liten presentasjon; Jeg er født og oppvokst i Arendal. Jeg flyttet til Sola, og etter fullført utdanning ved Sola Videregående Skole startet jeg som lærling ved tungt vedlikehold hos Helikopter Service AS. Etter oppkjøpet av CHC, har jeg jobbet både ved motorverkstedet og lett vedlikehold, før jeg begynte hos Lufttransport AS for drøyt to år siden. Her arbeider jeg som tekniker ved ambulansbasen i Arendal, og som tekniker/heisoperatør ved los-basene i Stavanger og Bergen. Jeg bor på Sola, er gift, og har to flotte barn.

For min del har det siste året vært sterkt preget av havariet med LN-OLH på Austre Bokn 30.mars 2006. Dette var et av våre to los-helikoptre, og det var tre gode arbeidskamerater som var ute og fløy den natten. Panikken slo til da jeg fikk meldingen 0630 den torsdags morgenen, og det var usikkert om de om bord hadde overlevd. Heldigvis overlevde alle.

Jeg vet at det er noen av dere som har opplevd mye verre havarier enn dette, og til og med vært med selv. Vi får ta lærdom av slike hendelser, og la det være en påminnelse om at vi må være 100 % tilstede i den viktige jobben vi hele tiden gjør.

Slik helikoptermarkedet er for tiden, er det ikke bare å gå ut og finne et nytt heller. I alle fall ikke til en fornuftig pris. Derfor har vi måttet fly alle våre oppdrag med kun et helikopter, noe som fører til at akkumulerte tekniske timer ruller fortere. Det blir da oftere større ettersyn, som igjen krever at de ansatte må stille opp mer på sin fritid for å få dette til å gå rundt.

Det pressede arbeidsmarkedet og krav til inntjening gjør at det generelt er for lite folk ansatt rundt om i våre selskap, noe som igjen gjør at det fort kan bli altfor høyt arbeidspress på den enkelt ansatte. Det viktigste er da at hver enkelt kjenner sine grenser, og setter sikkerhet i første rekke ved utførelse av sitt arbeid.

Selv om alle ønsker å stille opp for sin arbeidsgiver 100 % i disse travle tider, er det allikevel viktig å minne om at vi som gruppe er kommet dit vi er i dag, ikke på grunn av snille arbeidsgivere, men som følge av sterkt engasjerte tillitsvalgte opp igjennom tidene. Det er viktig å huske dette også i oppgangstider. For like sikkert som at etter sommeren kommer høst og vinter, er det at etter oppgangstider kommer nedgangstider. Det er da viktig at de tillitsvalgte får muligheten til å gjøre den jobben de er valgt inn for å gjøre, slik at vi som gruppe har de beste forutsetninger når "høsten" og "vinteren" kommer.

Tiden kommer utrolig fort, og den teknologiske utviklingen er enorm.

Vi i NHF tenker å følge med i utviklingen, og satser mer på en aktiv hjemmeside på internett. På denne måten vil vi nå ut til medlemmene med informasjon mye raskere. Og ikke minst vil NHF spare en del penger, som vil komme medlemmene til gode på andre måter.

Vil oppfordre alle til å gå inn på www.nhaf.no, og gjøre seg litt kjent. Siden er enkel å finne frem på.

En webside er i konstant utvikling, og vi satser sterkt på å formidle de absolutt siste nyhetene innenfor vårt fagområde, legge ut egenproduserte artikler, og ikke minst inspirere til utvikling av lokale tillitsvalgte.

Du vil også finne informasjon om utdanning gjennom NHF, Organisasjonen vår, avtaleverket, og de enkelte lokalforeningene er presentert. Vi legger også ut ledige stillinger i selskap tilknyttet vårt avtaleverk.

Har du en opplevelse, eller en god historie? Ta kontakt! Ingen story er for stor eller for liten.

God Fornøyelse!

Jens Morten Mørland
info@nhaf.no





AW139 - det nyeste og mest moderne i sitt slag.
Helikoptertypen betjener i dag rutetrafikk mellom
Bodø og Værøy, og skal settes inn i luftambulanse
i Ålesund, Brønnøysund og Tromsø.



LUFTRANSPORT

Lufttransport AS

Flyplassveien 96, 9016 TROMSØ. Telefon: 77 60 83 00

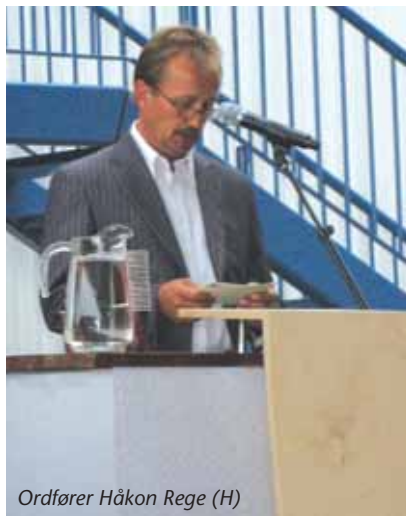


Braathens Technical Services

En æra går mot slutten

Tekst: Jens Morten Mørland

Etter lange tider med stor usikkerhet og misnøye blant de ansatte, som følge av ny eier, kom altså innstillingen om å legge ned Braathens Technical Services, Sola. Etter uttallige forsøk fra involverte foreninger, folkemøte, og politisk streik fikk allikevel de 265 ansatte beskjed, 12. juni, om at SAS hadde vedtatt å legge ned flyverkstedet på Sola fra 31. august 2006.



Ordfører Håkon Rege (H)

Samtidig som Adm. Dir. i BTS, Tormod Gjermundsen, ga de mange ansatte beskjed om at flyverkstedet var bestemt

nedlagt, lovet han også at han skulle gjøre det som stod i hans makt for å hjelpe alle ut i ny jobb. I godt samarbeid med en sterkt engasjert Sola – Ordfører, Håkon Rege (H), ble resultatet en jobbmesse i hangaren til dette prestisjetunge flyverkstedet på Sola.

17. august 2006, var nær 60 bedrifter møtt opp for å gjøre det de kunne for å få noen av de høyt ansette BTS – ansatte, til å begynne en ny karriere hos nettopp dem.

Gjermundsen forklarte i sitt åpningsinnlegg at nedleggelsen av virksomheten på Sola kommer som et resultat av store endringer i flyindustrien, der man går mot færre og større baser. Det arbeidet som i dag utføres på Sola, vil i fremtiden bli flyttet til SAS-konsernets baser på Gardermoen, København, og Stockholm. Meningen med denne jobbmassen var å



få frem bredden i arbeidsmarkedet, samtidig som å vise de mange BTS ansatte at det er bra muligheter for dem videre. Ledigheten i distriktet er pr. 1.juli 2006 minimale 2 %. Dette er en reduksjon på hele 40 % fra samme tid året før.

Bredden var sannelig representert... i fra NSB, Gilde, og Laerdal, til Schlumberger, Halliburton, og Heli-One. Flere utenlandske firmaer hadde også funnet veien, bl.a. KLM UK Engineering og Lufthansa Technik.



Håkon Andersen, Heli-One.

Håkon Andersen, Business Support Manager i Heli-One Norway, sier at de stiller på denne messen primært fordi de trenger mer arbeidskraft til sine verksteder på Sola. Men han ønsker også å vise

ansvar for "luftfartsklynga" i området. I skrivende stund har Heli-One ansatt rundt 25 personer fra BTS, men er fortsatt på jakt etter flere. Lufttransport AS er også et selskap på jakt etter folk til sin virksomhet i Tromsø. Teknisk Sjef, Lars Hjertaas, forklarte at da han hadde tatt kontakt for å få en stand til å representere selskapet sitt var det fullt. Han vandret da i stedet rundt i lokalet for å prøve lykken på den måten. På min ferd gjennom folkemengden traff



jeg Morgan Eikeland, en gammel kjenning. Han arbeidet ved plateverkstedet i Braathens, før han bestemte seg for videre utdanning. Han valgte da å begynne studier ved Høyskolen i Agder, Grimstad, for å bli flyingeniør. Dette er en 3-årig utdanning, og Morgan forteller at det første året er mest matte/fysikk relatert. Det andre og tredje består av flyrelaterte fag, der man har en bachelor oppgave siste halve året. Nytt nå er at du kan søke med flyfagbrev, og at du da ikke trenger forkurs. Han forteller at han er til stede på jobbmessen for å snakke med eventuelle fremtidige arbeidsgivere. Som flyingeniør er man ettertraktet både i bil, båt, olje, og fly industri-en sier han.

Engasjementet fra lokale bedrifter har



Morgan Eikeland, Student ved HiA.

vært enormt. Dette gjorde at ca. dobbelt så mange bedrifter enn det som opprinnelig var tenkt, var representert. Schlumbergers Leif Gunnar Vølstad sier det så sterkt som at hadde det ikke vært for at BTS nå legges ned, ville han ha slitt skikkelig med å få tak i nok kvalifiserte folk. "Den enes død, den andres brød". Sola - ordføreren ga uttrykk for sin



vemodighet da han fortalte at Braathens S.A.F.E hadde startet opp i disse hangarene, bare 11år etter at flyplassen på Sola hadde åpnet. Han sa han er optimist for fremtidig luftfarts drift i disse hangarene, men at "En æra nå går mot slutten".

Braathens

Historisk tilbakeblikk



Kilde: Hangar.no

Starten

Braathens S.A.F.E ble grunnlagt av skipsreder Ludvig G. Braathen, den 26.mars 1946. Planene hans om å starte flyselskap hadde eksistert en stund, og hadde opphav i å frakte personell og deler ut for å reparere skipene sine. Dette ville han da kunne spare mye tid og penger på. Etter 2.verdenskrig ble planene satt ut i live. Tre Douglas DC-4 Skymaster ble kjøpt inn fra US Airforce, og konvertert til sivil standard i Dallas, Texas. Ca.20 medarbeidere ble ansatt, og flygere og teknikere ble sendt på opplæring til USA. Vedlikeholdsavtale ble inngått med KLM i Amsterdam.

26.desember 1946 landet LN-HAV ("Norse Explorer") på Gardermoen, som selskapets første fly. De to neste ankom i februar og mars 1947.

Internasjonal ekspansjon.

I det fjerne Østen hadde den norske skipsfarten stor aktivitet, så den 24.februar 1947 reiste Ludvig G. Braathen, og en gruppe av selskapets ledere, til Hong Kong for å teste ruteforholdene så langt bort. Mannskaper og frakt kunne nå flys fra Europa til Hong Kong på så lite som fire dager, så dette ble også veldig interessant for andre rederier.

Snart var regulære ruter i gang mellom Oslo og Hong Kong hver fjortende dag, og mengden av charter oppdrag økte i betydelig grad. Det varte ikke lenge før man da bygget en hangar for lettere vedlikehold på Gardermoen.

Ved utgangen av 1947 hadde selskapet gjennomført 25 regulære charterturer til Hong Kong, 5 til New York, og en til Johannesburg for å vurdere ruten. I tillegg var det blitt utført et større antall evakueringsflyvinger med flyktninger fra Pakistan og India.

Som følge av restriksjoner mot chartertrafikk i mange av transitt landene, søkte



Illustrasjonsfoto: Douglas DC4 Skymaster



Illustrasjonsfoto: Fairchild C-119



Boeing 737



Illustrasjonsfoto: Fellowship

Braathens myndighetene om rutekonsesjon til Hong-Kong. Dette med sterke protester fra SAS.

I februar 1949 ble Braathens tildelt en slik konsesjon for fem år. Ruten gikk fra Oslo til Stavanger, Amsterdam, Genève, Kairo, Basra, Karachi, Bombay, Calcutta, Bangkok, Hong Kong, og samme vei tilbake. Ruten starten den 1. mars 1949. Dette skapte store irritasjoner hos SAS. Her hadde man lagt egne planer om en rute til Bangkok, selv om selskapets

norske femtedel, DNL, ikke var villig til å gå med på planene. Det ble derfor besluttet at SAS skulle gjennomføre en testtur til Bangkok, under det danske og svenske flagg alene. Braathens SAFE hadde klart å skake selve fundamentet til SAS.

I 1950 søkte Braathens SAFE for en rutekonsesjon for strekningen Oslo – New York. Søknaden ble avslått av myndighetene i Norge, for ikke å skape ytterligere uro i forholdet til SAS og det skandinaviske samarbeidet.

I mellomtiden hadde SAS startet ruten til Bangkok og hadde søkt om å få forlenge den til Hong Kong.

Nå hadde Braathens SAFE skapt en stor konflikt innad i SAS. På et møte mellom samferdselsministerne i Danmark, Sverige og Norge, ble SAS tildelt en "åpen" konsesjon for oppstart og drift av flyruter over hele verden. Den norske minister ville dog ikke se Braathens SAFE fullstendig vingeklippet, så først ble SAS-konsesjonen godkjent av Stortinget med den endring at Braathens skulle få drive sin rute til Hong Kong fram til konsesjonens utløp i mars 1954.

Den 25. mars 1954 begynte Stortinget å drøfte en eventuell forlengelse av konsesjonen mot det Fjerne Østen. Resultatet var at en fornyelse ble avslått. Dermed ble SAS den eneste skandinaviske operatør på alle ruter utenom Skandinavia. For Braathens SAFE hadde beslutningen betydelige konsekvenser. Selskapet havnet tilbake til situasjonen av 1948, hvor man bare kunne drive chartertrafikk mot det Fjerne Østen.

Innenriks

I september 1951 søkte Braathens SAFE konsesjon for ruter til Nord-Norge, og var villig til å drive ruter opp til og med Bodø uten subsidier. SAS og Widerøe besluttet da i samarbeid å søke om ruter til og fra,

samt innen Nord-Norge. I januar 1952 tildele myndighetene SAS konsesjon for ruter til Nord-Norge og 11 millioner kroner var satt av til ruten Bodø – Kirkenes. Konsesjonen inkluderte sjøflykonsesjon for området nord for Bodø, som ble operert av Widerøe innchartret av SAS. Braathens SAFE var på sin side gitt konsesjon på ruten Oslo, Tønsberg og Stavanger, med DeHavilland DH-14 Heron.

New York

I 1952 signerte Braathens SAFE en avtale med det islandske selskapet Loftleidir. Avtalen ga det islandske selskapet anledning til å leie fly med mannskap fra Braathens SAFE, samtidig som Braathens hadde anledning til å gjøre det samme fra Loftleidir. Islendingene hadde nemlig konsesjon for å fly fra New York til Europa. Her så man muligheten for å føre passasjerer gjennom fra USA/Europa-ruten og videre til det Fjerne Østen med Braathens ruter, uten å komme i konflikt med konsesjonsbestemmelsene.

Ordningen ble en lønnsom og lengevarende ordning for begge parter, og varte helt til stempelmotorepoken var over. I 1958 viste trafikkallene hos Braathens

SAFE en stadig fremgang. Den eksisterende flåte var i ferd med å bli for liten og en ny type fly var nødvendig. En ny æra med stor stabilitet ble innledet i Braathens SAFE ved inngangen til 60-årene

Vedlikeholdsbasen bygges

I 1948 ble det etablert en ny vedlikeholdsbase på Sola, utenfor Stavanger. Personell som da hadde vært på opplæring hos KLM ble flyttet hit, slik at Braathens selv kunne utføre vedlikehold og motoroverhaling.

En utvidelse av vedlikeholdsanlegget på Sola kom i løpet av 1956, og man vant en kontrakt for vedlikehold av forsvarets flåte av Fairchild C-119 transportfly.

Med den stadige ekspansjonen i flåten, fikk vedlikeholdsanlegget på Sola behov for ytterligere hangar- og verkstedkapasitet. Derfor sto en ny hangar på over 5500 m², med tilhørende verksteder og kontorer, klar i 1963.

I 1969 bestemte man seg for å bygge ut vedlikeholdsbasen på Sola igjen, for også å kunne betjene jetflyene.

De første jetflyene

I januar 1969 ble de første jetflyene levert, Boeing 737 LN-SUP og SUS, som umiddelbart ble satt inn på chartermark-

edet. I mars 1969 ble de første to fellow-ship levert og innen juli 1969 var fire F-28 i arbeid på det norske rutenettet. Den 1. april 1969 ble Fellowship LN-SUC det første jetfly til å lande på Kirkenes/Høybuktmoen Lufthavn.

I 1974 befrakter selskapets rutenett rett under 1,1 millioner passasjerer. Totalt var 12 destinasjoner betjent og antallet avganger pr. døgn lå på ca. 100. Selskapet hadde ca. 1100 ansatte på denne tiden. Gjennom hele sin historie har Braathens satset på å bli oppfattet som et vennlig og kvalitetsbevisst flyselskap. Ved siden av normale priser, ble det også tilbudt lavere priser på innenlands rutene. Billigbilletter opp til 50 % kunne bookes. Disse turene var populære for solhungrige nordmenn helt frem til slutten.

Braathens SAFE har kjempet seg igjennom mange vanskeligheter i sin historie og vokste til et flyselskap som hadde meget godt renommé både i Norge, og internasjonalt. En betydelig del av æren for dette tilfaller Skipsreder Ludvig G. Braathen. Han hadde visjoner og mot til å drive sine ideer igjennom imot alle odds, og kunne til slutt se drømmene realisert.



Riktig tidspunkt å snakke med en personlig rådgiver

Har du et aktivt kundeforhold i Nordea, kan du bli med i vårt Fordelsprogram. På øverste nivå, Fordel Pluss, får du de beste prisene og en personlig rådgiver.

Vil du vite mer om vårt Fordelsprogram og hvordan du får en personlig rådgiver? Kontakt et av våre bankkontorer, ring 815 24 365 eller gå inn på www.nordea.no.

Gjør det mulig

tone.jossang@nordea.no - 51 51 77 62
odd.egil.flokketveit@nordea.no - 51 51 77 17
nordea.no

Nordea 



Representantskapsmøte 2007

Tekst: Jens Morten Mørland

Foto: Øyvind Strøm / Jens M. Mørland

Årets representantskapsmøte ble avholdt 9. - 11. februar på Rica Maritim Hotel, Haugesund. Representantskapsmøtet er forbundets øverste myndighet, og tilstede var delegater fra lokalforeningene tilknyttet NHF.

På fredagen ble delegatene inndelt i grupper for å diskutere om styret hadde lyktes i å følge opp prinsipp- og handlingsprogram for 2006, og i tillegg sette opp forslag for året som kommer. I gruppene skulle det også diskuteres hvorvidt vi er best tjent med å fortsette som eget forbund, eller om det vil være bedre for medlemmene om vi tilslutter oss et annet forbund.

Styret ble av forrige representantskapsmøte bedt om å legge frem en anbefaling til sistnevnte sak. Det skulle jobbes for å opprettholde status som et eget forbund, men utredes og gis en anbefaling i saken til årets rep.møte. Styret var splittet i saken, og klarte ikke å enes om et alternativ. Men om man skulle jobbe videre mot å tilslutte seg et annet forbund, var styrets anbefaling å jobbe videre mot SAFE og Parat. Styret mente at disse var de to mest nærliggende kandidatene, ettersom NFO har sagt at de foreløpig ikke er klare for et tettere samarbeid enn det vi allerede har i dag.

Da gruppene møttes senere på dagen for å legge frem resultatene, var det duket for debatt. Styret fikk godkjent på gjennomførelse av årets prinsipp- og handlings-

program fra alle gruppene, men når det kom til "forbundssaken" var meningene delte. Det er spesielt i store tunge saker, som omorganisering i bedriftene, man mener det ville være en fordel å ha et større forbund i ryggen. Her vil det være folk ansatt som jobber med slike ting og har god erfaring på området. Ikke minst mener man det vil være en stor fordel å være tilsluttet et større forbunds - miljø, slik at man ikke "går på jobben alene". Man mener videre at NHF med sine drøyt 600 medlemmer ikke er handlekraftige nok, og ville hatt bedre av å være tilsluttet et forbund med 20-30000 medlemmer.

På den annen side mener man at det fort vil kunne bli splittelser innad i bedrifter og blant medlemsmassen i dagens NHF, og at man totalt vil miste identiteten sin om man blir en del av et større forbund som ikke har helikopter ansatte som en betydelig medlemsmasse. Overenskomsten vil også stå i fare mener man.

Etter gruppearbeidet var presentert, gikk gruppelederne sammen for å komme med et felles forslag til prinsipp- og handlingsplan for 2007.

På kvelden var det bestilt god mat og drikke. Forretten var laks, og hovedrett kalkun. God hvit- og rødvin ble servert. Alle koste seg skikkelig, langt ut i de sene nattetimer. Noen rakk vel til og med få med seg soloppgangen før de krøp under dynen.

Lørdags formiddag var det offisiell åpning av Representantskapsmøtet 2007. Møtet ble konstituert, og dirigent for dagen ble Tor Larsen. Han er, i tillegg til å være system - avioniker i Heli-One på Sola, profesjonell toastmaster. Så han var vel i grunn selvutnevnt til rollen.



Jentene hadde pyntet seg for kvelden.



Innkallingen ble godkjent, og man gikk i gang med beretning siden siste ordinære representantskapsmøte. Det var ingen kommentarer til dette, og man gikk videre med regnskapet for 2006. Dette ble godkjent. Revisor har vært Svein Roalsø, som for øvrig meldt også ble valgt for videre engasjement.

Til behandling var fastsettelse av honorar til NHF's styremedlemmer, og det ble bestemt å øke alle satsene med kr.10.000,-. For Varamedlemmer ble satsen økt til kr.1000,- pr. fremmøte.

Kontingenten for NHF's medlemmer ble bestemt uendret.

Det var for øvrig meldt inn to saker til behandling på årets møte, begge av Styret selv. Det første forslaget var at man oppretter en HMS komité. Dette på grunnlag av at man føler NHF mangler fokus på

Helse, Miljø og Sikkerhet. Det andre forslaget var således at leder for HMS komiteen ble tatt inn i NHF Styret, og at man derfor må utvide styret med Styremedlem HMS. Begge forslag ble nedstemt av representantskapsmøtet.

Det var ingen oppmeldte saker fra lokalforeningene, noe som vel må tyde på at det gjøres en kjempejobb ute blant de lokale tillitsvalgte.

Så var det duket for årets valg!

I år skulle det velges leder, sekretær, styremedlem lover og bestemmelser, styremedlem utdanning, 1. og 2. vara medlem, revisor, 2 desisorer, og 5 valgkomité medlemmer med personlige varamedlemmer.



Tellekomiteen i full sving.

Dessverre ankom vi i år rep.møtet uten at valgkomiteen hadde en innstilling til hvem som skulle overta verken som leder eller som sekretær. Dette uttrykte leder for valgkomiteen, Arild Inge Moen, sin store fortvilelse for. Det ble derfor utover kvelden før (fredag), og natten, drevet kraftig valg kampanje, og det ble etter hvert klart at Øyvind Strøm (nestleder) seilte opp som en aktuell kandidat for å ta over som leder etter Thomas Skarstein. Jobben ble da å finne en som igjen kunne erstatte Øyvind som nestleder. Utover kvelden/natten begynte brikkene å falle på plass, og da valget skulle finne sted var alle aktuelle kandidater klare.



Øyvind Strøm seilte utover fredagsnatten opp som kandidat for å overta ledervervet.

Det nye styret består av:



Leder: Øyvind Strøm

Har det siste året innehatt vervet som nestleder i NHF. Han begynte sin karriere i Helikopter Service, men har de siste par årene jobbet som tekniker i Norsk Helikopter på Sola.



Nestleder: Kay Löhne

Jobber som tekniker i Norsk Helikopter på Sola. Har sin bakgrunn fra Forsvaret og Braathens Helikopter. Han er sekretær i lokalforeningen, 39 år, gift, og to barn.



Sekretær:

John K. Pedersen

Jobber i dag på Customer Support i Heli-One på Sola, og har god erfaring fra tidligere NHF-verv.



Styremedlem

Utdanning:

Erlend Trane

Jobber som komponent planlegger i Heli-One på Sola, og har sin bakgrunn som fagarbeider ved hydraulikk verkstedet i samme firma.



Styremedlem

Informasjon:

Jens Morten Mørland

Jobber som tekniker/heisoperatør i Lufttransport ved ambulans basen i Arendal / los basen i Bergen, og har sin bakgrunn fra Helikopter Service.



Kasserer: Kristine

Mykkeltvedt

Jobber som innkjøper flymateriell i Heli-One på Sola, og har bakgrunn som sveiser og stuer. Er også i styret i lokalforeningen.



Styremedlem Lover

og Bestemmelser:

Are Kringstad

Jobber som tekniker i Helikopter Service i Kristiansund, og har sin bakgrunn fra Mørefly og Lufttransport. Bor i Ålesund.



1. Varamedlem:

Eivind Elvatun

Jobber som tekniker/heisoperatør i Helikopter Service på Oseberg. Begynte sin karriere i forsvarret, men har nå passert 30år i HS. Bred erfaring fra både lokalforening og NHF.



2. Varamedlem:

Ørjan Bjerrang

Jobber som fagarbeider avionikk i Lufttransport. Styremedlem i lokalforening.



3. Varamedlem:

Odd G. Simensen

Jobber som tekniker i Heli-One på Sola.



4. Varamedlem:

Einar Kverneland

Jobber på Customer Support i Heli-One på Sola, og har sin bakgrunn fra forsvarret og som tekniker på Boeing. Bred erfaring fra lokalforening og NHF.



Forbundssekretær:

Jill Gunn Gryte

Ansatt som sekretær i NHF siden 1995. Bakgrunn fra arkiv, post og sentralbord i Helikopter Service.



Etter at det nye styret var valgt, presenterte Sigve Moi gruppeledernes felles forslag til prinsipp- og handlingsplan for det kommende året. Det ble da bestemt at den tidligere nevnte forbundssaken ble lagt død, og at det nye styret skulle jobbe for å opprettholde status som selvstendig forbund. Det ble derimot innvilget fullmakt til styret å leie inn/ansette en samfunnsviter som kan fungere som "daglig leder" av forbundet, om styret skulle finne det nødvendig.



AEI Congress Beograd

28.sept. til 1. okt. 2006

Ettermiddagen onsdag den 27. September, satte jeg og Øyvind Strøm kursen mot Beograd i Serbia. Turen gikk fra Stavanger til Oslo, så til Frankfurt og derfra til Beograd. Vi landet i Beograd ved midnatt og ble hentet i taxi og kjørt til Hotel M. Et Best Western hotell med helt grei standard. Vi hadde hørt at man kunne bruke euro i Serbia, men vi var ikke helt sikre på kursen. Noe vi fant ut etter en handle- tur på en bensinstasjon like ved hotellet. Kjøpte noe vann og brus og betalte med en 50-Eurolapp, og fikk en svær bunke sedler i retur

Tekst: Tore Loe

Foto: Roger Handeland / Øyvind Strøm

Torsdag morgen ved frokost traff vi delegatene fra NFO, som hadde hatt en fuktig tur på byen kvelden før. Konferansen skulle ikke begynne før klokken 1500, så jeg og Øyvind tok en tur til sentrum for å se hva slags by Beograd var. Hovedgatene var vel slik som en ser ellers i Europa med de vanlige og kjente merkevarer butikkene, og med priser om lag som hjemme.

Eneste vi fant som var billig, var øl. Det kostet omkring 8 – 10kr flaska. Da vi beveget oss litt ut fra hovedgatene, så vi at husene forfalt raskt. Det var ikke mye midler til vedlikehold der i byen. Og når vi

senere fikk vite at gjennomsnitt lønnen lå på 250 kroner i måneden, skjønner vi godt det. Da vi senere kom inn i regjeringskvartalet fikk vi nesten sjokk. Der stod det utbombede og utbrente bygninger, som ingen hadde rørt siden NATO bombet Beograd i 1999. Virket nesten som om serberne vil ha de slik, som et sykt monument over NATOs bombing.

Kongressen startet klokka 1500 og vi gikk raskt gjennom fjor årets kongress, og om det var noen utestående saker fra da. Eneste de hadde å utsette på fjorårets kongress, var at en del delegater hadde stukket av fra bar regninga, som gjorde at arrangøren gikk i underskudd.

Nytt forbund ble også stemt inn. De er fra USA og heter AMFA. Det står for Aircraft



Sporene er fortsatt tydelige etter NATO's bombing av Beograd.



Deler av forsamlingen med våre nye medlemmer fra AMFA i USA i forgrunnen og medlemmer fra NFO og NHF i bakgrunnen.

Mechanics Fraternal Association, og er et av de største luftfartsforbundene i USA med ca 9500 medlemmer. Det at AMFA ble med i AEI betyr at AEI virkelig er en global organisasjon, og gjør det attraktivt for flere forbund å melde seg inn. Det at AEI i de senere årene har arbeidet mot JAR og nå EASA, vil styrke AEI nå som de også må arbeide mot FAA.

Videre ble årsrapportene gjennomgått. utfordringene har i hovedsak vært flyselskaperes iver etter å outsource heavy maintenance til land i den tredje verden. Selv om kvaliteten på arbeidet fra selskaper i disse landene bevist er så som så, er det tydelig at det er økonomi som styrer. Forbundene har til nå lokalt klart å bremse utviklingen noe, men står ovenfor store utfordringer når det gjelder dette.

En annen ting er at i den siste tiden, har flere flytekniker organisasjoner vært i streik. Det har ikke bare vært lønn som har vært problemet, men grunnleggende arbeids rettigheter.

Medlemsorganisasjonene ønsker en manual eller en database med tips for hvordan best kunne takle en konflikt.

Secretary General Fred Bruggeman leste sin rapport:

– Ga støtte til RAM fra Marocco under en streik. Sendte brev til FN og kongen i Marocco, fordi de som gikk ut i streik ble oppsagt.

– AEI har en del problemer mot EASA, brev og email har en tendens til ikke å bli besvart og hevdet ikke mottatt. Man må bruke betydelige resurser for å bli hørt.

– AEI ønsker at EASA skal ha en mer aktiv rolle når de har audit på nasjonale luftfartsmyndigheter. Problemene er at nasjonene tolker reguleringene forskjellig. Noen land vil være best i klassen og tolker reguleringene strengere, mens andre land legger seg på et minimums nivå. Dette skaper en klar konkurranse vridning hos selskapene.

– AEI ønsker også en mer åpenhet i EASA, etter at AEI fikk hard kritikk og ble truet med utestengelse fra diverse komiteer, etter en artikkel som stod om EASA i Flight International Magazine 14. april 2006.

– Videre så hadde det vært arrangert 2 ATAC (AEI Technical Affairs Committee) møter i 2006, hvor oppmøtet fra medlemsorganisasjonene var svært dårlig. AEI oppfordret medlemsorganisasjonene om å utpeke faste folk til å delta i ATAC.

Ettersom AEI nå har blitt fast inventar i diverse komiteer i EASA, har spørsmål om fremtidig organisering kommet. Man føler nå at man har nådd en grense når det gjelder frivillighet til å stille opp gratis i fritiden til diverse komiteer og arbeid innen AEI. Derfor ble styret i AEI gitt tillatelse til å se på forskjellige løsninger med lønnede heltids stillinger. Deriblant bør Generalsekretæren bli en heltids stilling, pluss gjerne en kontor ansatt i tillegg.

Til slutt meddelte Fred Bruggeman oss at han ønsker å tre av som Secretary General til neste år, da stillingen er på valg.

Det var vel det hele vi rakk å komme gjennom før middagen på hotellet. Etter middag

var man fri til å gjøre som man ville. Det var ikke noe fastsatt program for sosialt samvær på kveldene, så noen reiste ned til sentrum, mens noen ble igjen på hotellet.

Fredag var første dag med fullt program. Vi startet med en presentasjon av EASA. Som gikk på implementering av JAR i EU land og ikke EU land. Pluss vanskeligheter med implementering i tidligere Øst-blokk land. Kingston University i England var også tilstede og informerte om høyere utdanning for flyteknikere. Man kan studere frem til en honorary degree eller helt frem til MSC (Master of Science). Eneste krav er at man har et Part66 sertifikat B1 eller B2. Etter en god pause var det klart for AEI Congress 2006 åpnings seremoni. Med lokal presse og TV team tilstede, måtte slippet og finskjorta frem. AEI President Andreas Georgiades ønsket alle deltagere velkommen, og spesielt delegasjonen fra AMFA.

Fortsettes neste side.



AEI President Andreas Georgiades holder åpnings talen for AEI Congress 2006.

Fortsatt fra foregående side:



AEI Secretary board, fra venstre: ATAC Chairman, Peter Doyer; Chairman Internal Affairs, Dave Huges; SSCC Representative, Alex Panagiotidis; Vice President, Jari Miettinen; President, Andreas Georgiades; Secretary General, Fred Bruggeman og til slutt EASA Quality and Standardisation Director, Francesco Banal som holder en presentasjon om standardisering av regelverk i EASA.

Etter en bedre lunsj var det økonomi som var på dagsorden. Budsjett ble lagt frem og spørsmål rundt det å få inn kontingentene i tide ble stilt. Det viser seg svært vanskelig å få inn medlemskontingentene innen fristen i januar. Noen medlemsorganisasjoner blir liggende nesten et helt år etter. Det ble derfor bestemt at det skulle innføres straffe gebyr ved for sein innbetaling. Videre ble det også bestemt å øke medlemskontingenten, pga en del økte utgifter.

Peter Doyer leder i ATAC holdt sitt innlegg, og informerte om de komiteer AEI sitter i innen EASA. AEI har store utfordringer inn mot EASA, da flyelskapene legger stort press på EASA for å få ned kostnadene. Ett endringsforslag fra EASA som flyelskapene hadde igjennom var fjerning av flytekniske sertifikater i sin helhet. Flyelskapene ønsker selv å styre utdanningen av sine ansatte på teknisk.

Dette er det alvorligste angrepet på vår arbeidsgruppe og flyteknikeren til nå. Det er takket være innsats fra AEI som fikk stoppet endringsforslaget. En annen sak EASA har lovet å se på er et problem som eksisterer i mange flyelskap. Det at et fly kan fly, gjerne i dagevis, uten en eneste snag, men på siste lag inn mot maintenance base blir teknisk log fullskrevet med diverse snag. Peter Doyer etterlyser også personer som ønsker å sitte i diverse komiteer i EASA. Interesserte personer bes kontakte Peter Doyer.

Klokken 1800 var det slutt for dagen, og klart for middag på hotellet. Denne kvelden hadde vi bestemt oss for å være samlet

på hotellet, og ha sosialt samvær der. En av delegatene fra Malta, hadde med seg gitar og var glimrende kvelds - underholding.

Lørdagen startet med at vi ble delt opp i work groups. Der etter ble vi satt i arbeid med diverse oppgaver. En av oppgavene som ble diskutert var hvordan man effektivt kan takle og være best mulig forberedt i konflikt situasjoner, som f. eks streik. Der ble det enighet om å lage en slags "streike håndbok", hvor tips om organisering, viktigheten av informasjon, bruk av presse, etc. vil bli listet opp. En annen oppgave var å diskutere type training, engine run/rotor run, instruktør level, examiner level, skille mellom B1/B2. Resultatet vil bli brukt i arbeid mot EASA.

Roger Handeland informerte om ufaglært personell som opererer cockpit systemer i SAS. Luftfartstilsynet har lovet å se på saken, og sier at personell som opererer flysystemer skal ha system - trening og utdanning på flyger eller tekniker nivå. AEI's representant innen Human Factors informerte om noe som kalles SMS (Safety Management System). Det er et Human Factor program som skal innføres og etableres i alle flyelskap innen EASA.

Siste post var valg. De på valg var President AEI, ATAC leder, samt Secretary Asia/Oceania. Andreas Georgiades ble gjenvalgt, fremfor Jari Miettinen til President posisjonen. Peter Doyer ble gjenvalgt som ATAC leder. Og Trevor Lee gjenvalgt som Secretary Asia/Oceania.

Lørdag, som siste dag på kongressen, ble avsluttet med guidet sightseeing tur rundt i Beograd. Endte ved en restaurant på elva. Der ble vi servert god mat med lokale tradisjoner, og masse god drikke. God underholdning og sosialt samvær til langt ut i de små timer.

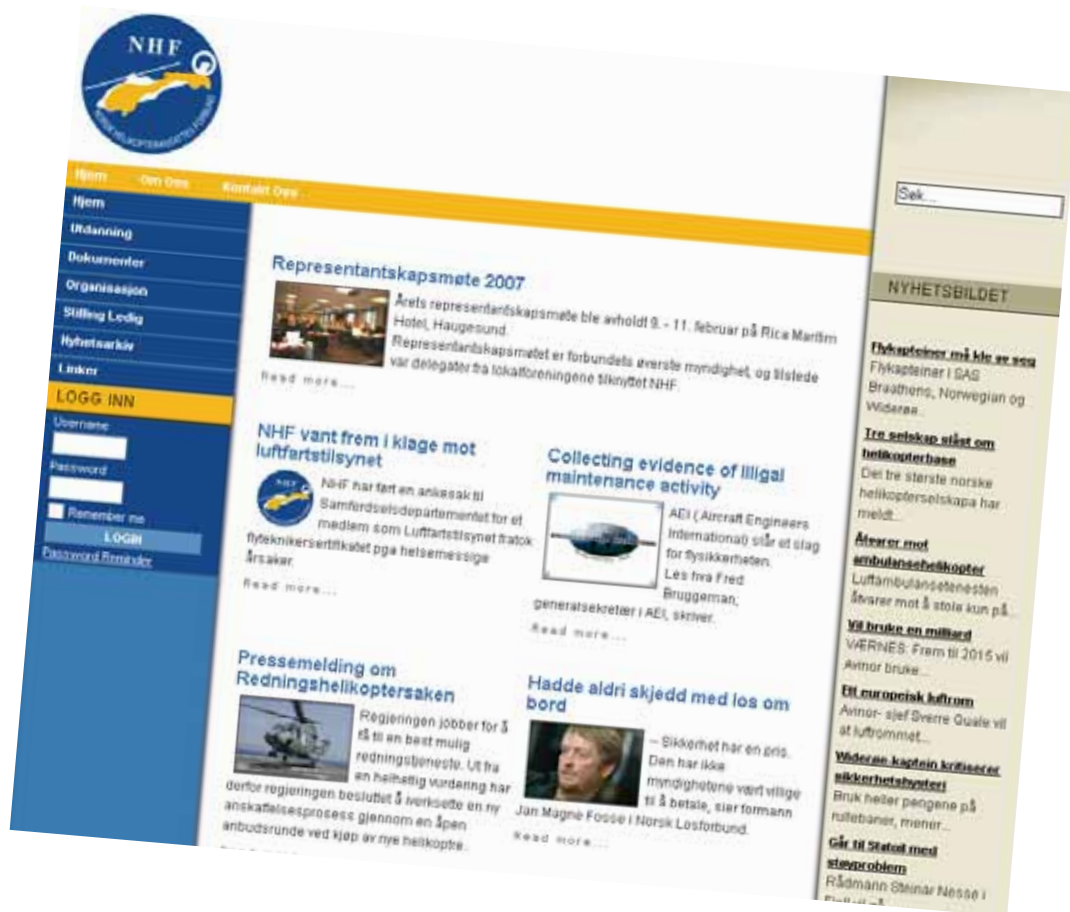


Søndagen var avsatt til reise. Hjemturen for meg og Øyvind gikk fra Beograd til München, så München til Oslo og så Oslo til Stavanger. Men en slik reiserute trenger man hele dagen. Var ikke hjemme før etter midnatt. Godt jeg hadde fri på mandagen.

AEI kongressene blir arrangert med en helt klar sosial profil for å knytte internasjonale bånd og skape kontakter og nettverk. Årets kongress ble erklært nok en suksess. Neste års kongress skulle bli holdt på Island, men de måtte av diverse grunner trekke seg. Så AEI Congress 2007 vil bli arrangert i London i stedet.

AEI vil erklære 2007 for "The year of the Licensed Aircraft Maintenance Engineer". Dersom du vil vite mer om AEI og arbeidet de gjør, kan du gå til

www.airengineers.com



www.nhaf.no ny webside!

Tekst: Jens Morten Mørland

1. februar 2007 lanserte vi vår nye webside. Målet var et nytt design, og en mer aktiv og dynamisk side.

Å gi ut et blad som medlemmene får hjem i postkassa er vel og bra, men informasjon via en web side er i dagens samfunn minst like viktig. Ettersom utviklingen har gått sin gang, og internett er blitt en enormt stor informasjonskanal, var det nå på høy tid at NHF fornyet seg litt på dette området. En mer moderne web løsning medfører også, i tillegg til en forenklet hverdag for den som innehar rollen som styremedlem informasjon, store økonomiske besparelser.

Bare på bytte av tjenesteleverandør sparer vi flere tusen kroner i året, selv om vi faktisk får et mye bedre produkt. Samtidig vil ikke medlemsbladet komme ut like ofte som før. På dette sparer vi enda flere tusen kroner. Det er besluttet at vi skal fortsette å gi ut bladet, men bare ikke så ofte som før.

Å lage en helt ny web side er ikke bare. I alle fall ikke når du aldri har gjort det før. Jeg vil derfor berømme og takke Thomas Kaarud (MF – Heli-One) for all den hjelp han utøver. Veldig bra å ha en ekspert med på laget.

På den nye siden vår har vi satset på å kunne formidle de siste nyhetene fra media direkte, og vi har derfor investert i en "newsfeed". Her har vi lagt inn forskjellige "agenter", som automatisk søker gjennom 18000 nyhetskanaler med søkeord som vi selv har lagt inn. Agentene og søkeordene er spesifisert slik at vi får inn nyheter som angår vår bransje.

Denne "newsfeeden" er satt inn ute på høyre side, og viser de femten siste nyhetene. Etter at de forsvinner ut av topp femten lista, går de inn og blir lagret i et arkiv. Du vil etter hvert finne dette, og arkiv for andre artikler og nyheter som har vært publisert på siden, under linken "nyhetsarkiv" ute til venstre.

Her vil du også finne alle relevante dokumenter (bl.a. vedtektene, overenskomsten, og hovedavtalen), beskrivelse av organisasjonen vår, ledige stillinger, og ikke minst utdanningstilbudet gjennom NHF.

Vi skal også opprette en mailing liste, slik at medlemmene får et nyhetsbrev med jevne mellomrom.

Sidene våre skal være enkle å finne frem på, samtidig som de skal være innholds-rike.

Å lage en webside er ikke noe du gjør en gang, så er den ferdig. Den er i kontinuerlig utvikling, og jeg er veldig takknemlig for alle tilbakemeldinger som kommer.



Rednings- helikoptersaken

Tekst: Jens Morten Mørland

Norges aldrende Sea Kings begynner å bli klare for utbytting. De første begynte å fly i vår tjeneste i 1973, og ett har nå passert 11000 flytimer. Men hvilket helikopter er verdig til å bli dens etterfølger?

Forsvaret inngikk i 2001 en avtale med NHIndustries om kjøp av fjorten NH-90 helikoptre. Disse skal inn som kystvakt- og fregatt- helikoptre. Justisdepartementet ba da om at det i tillegg ble forhandlet frem en opsjon på ti nye redningshelikoptre.



Dette ble gjort i forbindelse med det felles nordiske prosjektet Nordic Standard Helicopter Program (NSHP), som gikk ut på å samordne de nordiske lands anskaffelse av nye militærhelikoptre. Justisdepartementet satte så i 2002 ned en ekspertgruppe, Helikopterfaglig Forum (HF), som skulle bistå departement og politikere med råd ifm helikopterkjøpet. HF leverte sin innstilling til justisdeparte-

mentet i juni 2003, der det enstemmig ble anbefalt å sette denne saken ut på anbud. De mente det var veldig viktig for dem å se hvilken kapasitet som finnes på markedet når det gjelder de kravene som ble stilt, for å få det best mulige redningshelikopteret.

De viktigste faktorene som ble tatt hensyn til var rekkevidde, hastighet, og bæreevne. De tok da for seg tre ulike helikoptertyper som kunne dekke redningstjenestens behov; EH101, S-92, og NH-90 SAR-utgave (fra Forsvarets opsjonsavtale). HF konkluderte med at sistnevnte alternativ var for militær, og ville ha for liten kapasitet med tanke på alt utstyret denne maskinen skulle frakte med seg. De la også vekt på at denne maskinen ennå ikke var bygd, og at man uten å teste ikke kunne være sikker på om man faktisk fikk det beste redningshelikopteret. I motsetning hadde



Den aller første S-92 SAR, klar for levering til UK.



De tre kandidatene, fra venstre; NH-90, S-92 SAR, EH-101.

på dette tidspunktet både EH101 og S-92 allerede fløyet i flere år.

Forsvaret har gått sterkt inn for at den fremforhandlede redningshelikopter -opsjonen skal benyttes, selv om innkjøp av disse altså hører inn under justisdepartementet. Dette for å få inn et enhets-helikopter, som dekker alle bruksområder godt. Bondevik II – regjeringen syntes å støtte dette, uten å ville gå veien om en ordinær anbudsrunde. Selv om Norges anskaffelse av nye militærhelikoptre gjennom NSHP var ute på anbud i 2000 og 2001, har altså ikke anskaffelsen av nye redningshelikoptre vært gjenstand for noen dedikert anbudsrunde.

Denne saken har fått mye oppmerksomhet i media den senere tiden, noe som ytterligere har satt saken på dagsorden og skapt en debatt rundt de prinsipielle spørsmålene knyttet til selve anskaffelsesprosessen av Norges nye redningshelikoptre.

NHF deltok på et informasjons- og diskusjonsmøte rundt dette temaet i Stavanger, arrangert av Aircontactgruppen AS. Tilstede var også representanter fra Stortinget, Forsvarets 330 skvadron, LO's helikopterutvalg, Nopef, avisen «Fiskeren», og flere sivile helikopteroperatører.

Aircontactgruppen AS (ACG) er representant for Sikorsky Aircraft Corporation i Norge. De har til nå vært outsideren i denne saken, og mener de har blitt uriktig behandlet siden S-92 i første omgang ble ekskludert fra innkjøp av militærhelikoptre gjennom NSHP. Eneste grunn til dette, var at de var litt for høye og litt for lange til å få plass i hangaren på fregattene, som enda ikke var bygd. Klager og sivile søksmål fra ACG, har blitt avvist av både ESA og det norske rettsvesenet.



Jan Arild Ellingsen, FRP.

NH-90 kommer bare i militær versjon, mens de andre alternativene blir levert som både militært og sivilt sertifisert. Stortingsrepresentant Jan Arild Ellingsen (FRP), sier det er viktig at man går for en sivil helikoptertype. Han mener dette vil gi større

frihet, spesielt med tanke på fremtidig valg av operatør. Selv om 330-skvadronen gjør en særdeles bra jobb i dag, mener han at det er lite heldig å låse seg til en operatør som følge av at man velger en militær maskin.

I kjølevannet av redningshelikopter -opsjonen har Sola-firmaet Heli-One hatt dialog med forsvarsdepartementet og

Den første NH-90 som skal leveres Forsvaret i 2008.



NHIndustries, med tanke på å gjøre nytte av de gjennkjøpsforpliktelser som ligger til grunn ved kjøp av militært materiell. Adm. dir. Jens Kørte sier at de så på dette som en døråpner til de nødvendige avtaler og vedlikeholdslisenser som må til for å kunne tilby den kompetanse selskapet innehar på helikopter- vedlikehold, trening, og logistikk til et etterhvert enormt marked. Slike lisenser og avtaler har de i dag på Super Puma helikoptrene.

Aage Jørgensen hos Kjell A Østnes AS, representant for EADS (bl.a. NHIndustries og Eurocopter) i Norge, bekrefter i intervju med NHF-Nytt at det eksisterer et «letter of intent» mellom Heli-One og NHIndustries. Men han presiserer at dette er bunnet opp mot opsjonen. Så ingen opsjonsbenyttelse, ingen avtale. NHIndustries er et samarbeid mellom Eurocopter og Agusta. Sistnevnte er i tillegg fabrikant av EH-101. Jørgensen sier at Agusta har støttet den norske opsjonen på NH-90, og således ikke vært på banen for å få mer oppmerksomhet rundt EH-101. I dag er det kommet inn bestillinger på 445 NH-90.

Et av forholdene som har vært gjenstand for mye diskusjon, er leveringsproblemene til NHIndustries. De første helikoptrene skulle vært levert til Norge i oktober 2005, men pga sertifiseringsprosessen i NATO er dette forsinket. Norge har bestemt at de ikke vil ha helikoptrene før denne sertifiseringen er i orden, og må derfor vente sier Jørgensen. Den første norske NH-90 flyr nå, og forventes levert i første halvdel av 2008. Alle de 14 bestilte kystvakt- og fregatt helikoptrene er klare til å kunne leveres over en kort periode, men forsvarer har selv sagt at de maksimalt kan motta fem i året. Derfor blir det leveranser over 3 år. Og dersom Norge velger NH-90 til redningstjenesten også, vil disse bli levert

fortløpende etter dette. Altså, ikke før tidligst 2012.

Arne Gytri og Johan Chr. Stenersen i Aircontactgruppen, sier at Sikorsky kan levere helikoptre, S-92 SAR utgave, til den norske redningstjenesten i løpet av 18 måneder fra kontraktinngåelse.

Jørgensen på sin side mener det er helt urealistisk av ACG å tenke slik, da det norske forsvar vil være fullt opptatt med innfasingen av NH-90, og således ikke ha kapasitet til å ta imot evt. andre helikoptertyper samtidig.

Videre i intervjuet med NHF- Nytt, sier Gytri og Stenersen at det er mange forhold som har endret seg siden opsjonsavtalen ble inngått i 2001. Blant annet det økonomiske bildet. Når man ser utviklingen på USD og Euro i forhold til den norske kronen, er det ingen tvil om at amerikanske Sikorsky kommer best ut. De sier at en S-92 SAR-utgave i dag vil komme på ca. 156 mill NOK, mens det (etter opplysninger som har fremkommet bl.a. i VG) vil koste Norge ca. 250 mill NOK å kjøpe en NH-90. Altså mener de man kan spare opp mot en milliard norske kroner med å gå for deres alternativ.

I tillegg vil et industrielt samarbeid, som forhandles frem ved kontraktinngåelse, være mye mer verdt for norsk industri enn de gjennkjøpsforpliktelser som foreligger ved militære anskaffelser, sier Stenersen og viser videre til at det i dag allerede er en stor sivil flåte med S-92 i daglig drift her i landet. Det første begynte å fly i Norge for snart to år siden, og har passert 3200 flytimer. Totalt har den norske flåten til sammen akkumulert ca. 20.000 timer. Man legger etter hvert opp til full utnyttelse, og da ca. 2000 - 2500 flytimer per maskin i året. Sikorsky har også allerede en teknisk representant på

Fortsettes neste side

Fortsatt fra forrige side:

Sola. De mener Norge, med omkringliggende land, representerer en såpass stor flåte at de vil være tilstede «on-site». Dette er en stor fordel for forsvaret som operatør, mener Gytri og Stenersen, som videre snakker om synergier i forhold til de to sivile operatørene av S-92.



Arne Gytri og Johan Chr. Stenersen i Aircontactgruppen AS

De sier også det vil være uriktig å velge et helikopter som kun finnes i militær utgave, da det står i NAWSARH (kravdokumentet for anskaffelse av nye norske allværs redningshelikoptre til Justisdepartementet); «Det er søkt tatt hensyn til at valg av nytt redningshelikopter ikke skal redusere Stortingets mulighet for senere å kunne velge driftsform for den del av redningstjenesten som Forsvaret i dag opererer.»

Videre er det i NAWSARH satt nye strengere krav til redningshelikoptre, enn de som forelå i NSHP i 2001. I kravsdokumentet står det om rekkevidde:

- Helikopteret bør for operasjoner fra baser i Sør-Norge ha en aksjonsradius på 240 NM og heise opp 25 overlevende, retur og ha 30 minutter reserve ved landing (SL ISA, besetning på 6, 150 kg utstyr).
 - Helikopteret bør for operasjoner i Nord-Norge ha en aksjonsradius på 300 NM og heise opp 25 overlevende, retur og 30 minutter reserve ved landing (SL ISA, besetning på 6, 150 kg utstyr)
 - Helikopteret bør ha en aksjonsradius på 385 NM og heise opp 10 overlevende, retur og 30 minutter reserve ved landing (SL ISA, besetning på 6, 150 kg utstyr)
 - Helikopteret bør kunne løfte 4000 kg og kunne transportere 3000 kg nyttelast som utvendig last over en strekning på 100 km
- Forutsetninger:
- Generelt vektlegges krav som forbedrer sikkerheten for besetningen.
 - Heising av en overlevende antas å ta 3 min

- Utrykning til 240/300 NM forutsettes å foregå i 150 kts til skadestedet. Til 385 NM bør de første 2 timene kunne gjennomføres i 150 kts.
- Med normal operasjonsmasse menes helikopterets TOM med standard besetning, utrustning og drivstoffbeholdning som er relevant for beredskapshelikopteret på vedkommende base.

Stenersen sier at det i ytterste konsekvens, der man må ha en aksjonsradius på 385nm, er en økning på 92,5 % i forhold til kravet som lå i NSHP prosjektet. Der man nå skal kunne plukke opp 25 nødstedte var kravet tidligere 15, altså en økning på 67 %.

Videre sier han at pga alt det militære utstyret som er ombord i opsjonsvarianten av NH-90, vil ikke aksjonsradiusen være på mer enn 38nm om man skal plukke opp 25 nødstedte. Danmark brøt ut av NSHP, fordi de mente at NH-90 ikke holdt de kravene de satte til bl.a. sjøredning. De satte saken ut på åpent anbud, og mener de har spart flere hundre millioner kroner med å sette disse tre produsentene opp mot hverandre. Danskenes valg falt på EH101, mens britene valgte S-92 til samme formål.

NH-90 har i utgangspunktet muligens vært unntatt regelverket for offentlige anskaffelser, pga mengden militært utstyr. Om man så begynner å plukke av den utstyr (våpen, pansring, provisions for konvertering til fregatt/kystvakt, militært kommunikasjonsutstyr – Link 11, folde-system for hoved- og halerotor, lasterampe bak) for å gjøre den egnet til redningstjeneste, har den ikke lenger omfattende militært utstyr om bord. Primær oppgavene er heller ikke av militær art, og lovverket krever derfor at anskaffelsen settes ut på åpent anbud.

Aage Jørgensen hos Østnes sier at de opplysninger og tall ACG opererer med er helt feil. NH-90 er en balansert maskin, som også er velegnet til operasjon over land. Dette er viktig da store deler av redningsarbeidet foregår i fjellheimen. Danmark gikk ut av NSHP pga Hærens krav til bæreevne, og hadde således ingenting med redningstjenestens behov å gjøre, sier han. Noe av utstyret montert på opsjonshelikopteret er blitt kritisert, deriblant «ubåtradar», fordi man sier dette ikke har noe å gjøre på et redningshelikopter. Valg av godt søkeutstyr er vesentlig, og vil muligens gjøre funn av nødstedte på et mye tidligere tidspunkt, sier Jørgensen. Han mener anbudsrunder og kriterier er

ivaretatt på en forsvarlig måte iht til nasjonalt og internasjonalt regelverk. Justisdepartementet har vært tilstede på alle møter i hele prosessen, og det var dem som ba om at opsjonen ble tegnet. I 2001 ble alle alternativene testet ut. Over en periode på halvannet år deltok opptil 100 eksperter på alle områder fra Norge i denne testingen. NH-90 kom best ut på alle områder, sier han.

Den økonomiske delen kommenterer han slik: «Tilbudet fra Sikorsky i 2001 på 60-70 maskiner av typen S-92 var vesentlig mye dyrere enn NH-90, og ingenting tyder i dag på at dette bildet har endret seg.»

Gytri i ACG sier i en kommentar at S-92 sine gode egenskaper langt til havs, selvfølgelig er forenelige med gode egenskaper også i innlandet.

Til NHF-Nytt sier Oberstløytnant Rolf Folland, leder for 330-skvadronen, at han først og fremst synes det er synd at denne saken har dratt så mye ut i tid. Når det gjelder valg av helikopter er han selvfølgelig mest opptatt av å få det best mulige helikopteret til redningstjenesten, og han er svært skuffet over at 330-skvadronen ikke har blitt mer involvert i forsvarets «ekspert gruppe», som har utarbeidet kravs-spesifikasjonene. Han mener det er tankevekkende at hverken sivile eller militære redningshelikopter-flygere eller personell har vært involvert i denne «ekspertgruppen». Man burde absolutt hatt med mennesker som virkelig vet hva dette dreier seg om, for å kunne kalle det en ekspertgruppe.

Om man velger et sivilt eller militært helikopter, er for 330-skvadronen likegyldig, sier Folland. Alle pilotene her er sertifisert til også å kunne fly sivile maskiner.



Oblt. Rolf Folland, Leder 330-Skvadronen.



Eurocopter EC225. Kanskje er det denne som tilslutt må males opp til den Norske redningstjenesten?

Han er ikke negativ til et evt. samarbeid med sivile selskap på vedlikehold, men er veldig skeptisk til at redningstjenesten i fremtiden skulle kunne bli underlagt frie markedskrefter. Da vil selskapets økonomi komme i første rekke, sier han, og mener det vil kunne gå verst utover treningen. Han sier videre at han er i villrede hva angår fakta om den fremforhandlede opsjonen, og dens utløp.

Fristen for å bruke opsjonen gikk ut 1. februar i år, og Justisministeren uttalte via media at regjeringen hadde bestemt seg for å la den gå ut. Men Folland hadde også fått beskjed internt i Forsvaret om at opsjonen var forlenget en måned, noe også Aage Jørgensen hos Østnes bekreftet i intervjuet jeg hadde med han i Oslo dagen før.

Over telefon bekrefter seniorrådgiver i rednings- og beredskapsavdelingen i justisdepartementet, Pål Anders Hagen, justisministerens uttalelse om at opsjonen på NH-90 som nye redningshelikoptre er frafalt. Han sier videre at det nå vil bli en helt ny anbudsrunde der det vil foreligge en ny og detaljert kravspesifikasjon. Her vil det komme klart og tydelig frem hvilket rednings- og søkeutstyr som skal være ombord i helikoptrene, slik at man får reelle kapasitet- og ytelses- tall på bordet fra produsentene. Dette er fortsatt på planleggingsstadiet, men vil komme ut i løpet av inneværende år, sier Hagen.

Som en kommentar over telefonen, sier Stenersen i ACG at de er veldig glade for denne avgjørelsen, og at dette er en god nyhet for de nødstedte. Han ser ikke ACG sin egen kamp i denne saken som avgjørende, men tror heller at det er det store engasjementet fra olje- og fiskeorganisasjonene som har fått justisdepartementet til å innse at NH-90 ikke tilfredsstiller kravet vi i Norge har til rekkevidde. Han ser nå frem til en ny anbudsrunde, der han ikke utelukker hard konkurranse fra andre produsenter, som til nå har vært litt anonyme i saken. Han tror at Agusta nå vil kjøre hardere på med sin EH-101, og at Eurocopter kommer på banen med EC225. Men uansett hard konkurranse, så er han sikker på at S-92 vil tilfredsstille alle krav som blir satt meget godt.

Det har ikke lyktes NHF-Nytt å få en kommentar fra Østnes etter at denne avgjørelsen ble kjent, men Senior Sales Manager, Jean Phillippe Anquetil, hos Eurocopter sier de langt ifra har gitt opp denne kampen. Han bekrefter ovenfor NHF-Nytt at de nå kommer til å kjøre knallhardt på for å få inn sin EC225 som Norges nye redningshelikoptre.



**Intelligent
sentralstøvsuger**
revolusjonerer markedet

- Overlegen sugeeffekt. Motor på hele 1900 W
- NYHET! Digitalt kontrollpanel
- Indikator som lyser for tømming
- Vesentlig økt levetid med soft-start/stopp
- Redusert strømforbruk
- Støysvak, kun 63 dbA
- Gulvmunnstykke med hjul
- Teleskoprør og av/på bryter på håndtaket
- Enkel montering
- Kan tilkobles alle eksisterende røropplegg
- 6 års garanti og 6 mnd. returret



**Verdens-
nyhet!**

Mod.
HG 1930 digit
Veil. pris inkl. mva.
5990,-

Slangesett
fra kr. 1290,-
inkl. mva.

Rørpakke
fra kr. 590,-
inkl. mva.

FOMA Norge AS

Telefon: 64 91 70 00
E-mail: info@foma.no
Internett: www.foma.no



«Mestvinnende merke i forbrukertester i Norden»

En vanlig mutter for deg...

...en vital del til industrien for andre.

Tid koster- ikke minst ventetid. Da er helikopter eller fly oftest den rimeligste fraktløsningen. Husk at luftlinjen er korteste vei fra A til B. Helifrakt er en profesjonell samarbeidspartner innen vare- og pakke-transport med helikopter og fly.

Kontakt oss på tlf. **917 79 045** og hør hva vi kan tilby. Prøv oss og se hva vi legger i begrepet service.

helifrakt.com

HeliFrakt

24 t. døgnvakt

Solakonferansen 2006

Solakonferansen, Skandinavias største flyfag konferanse, ble avholdt for 20. gang på Quality Airport Hotell 18-20 september 2006. Den første i rekken fant sted 29. mai 1987 på KNA-hotellet i Stavanger. Den gang var det ca. femti deltakere og åtte forelesere.

Tekst/Foto: Jens Morten Mørland

Ideen til en slik konferanse kom under feiringen av Stavanger lufthavns 50-års jubileum, da daværende daglig leder ved NIFs distriktskontor i Rogaland, Jan Asbjørnsen, fikk det for seg at fokusering på teknologi og luftfart måtte være en naturlig del av en slik feiring. Etter en rask telefon til daværende stasjonsjef i Braathens, Per A. Nilssen, var alle betenkeligheter fjernet. Planleggingen var i full gang.

Styringskomiteen ble dannet av entusiastiske personer, med det målet å minst en gang i året bringe sammen de mennesker som best kan bidra til bedre sikkerhet, kvalitet og miljø innen luftfarten. Konferansen skal også gjennom sin virksomhet medvirke til å formidle ny viten videre også til andre innen næringsliv og offentlige etater.

Rundt 150 personer var i år samlet på Quality Airport Hotell, Stavanger Lufthavn, for å delta. Noen var tilstede for første gang, mens andre for sin 20.! På plass fra NHF var Alf Terje Skjæveland og Jens Morten Mørland.

Fremtidens romfart og rom-turisme. Så lenge det har vært mennesker på jorda har vi sett opp mot månen, sola og stjernene og lurt på hva som finnes der ute. Neste år er det allerede gått 50år siden satellitten Sputnik 1 ble sendt ut i bane rundt jorda.

Yuri Gagarin ble så i 1961 første menneske i rommet, i 1962 sirklet John Glenn 3 ganger rundt jorden, mens Armstrong og Aldrin landet på månen i 1969.

Sivilingeniør Erik Tandberg fra Norsk romsenter, vår fremste romfartseksperter, innledet konferansen med et forrykende overhead show om hvor og hvordan vi kommer til å legge "søndagsturene" våre i fremtiden.

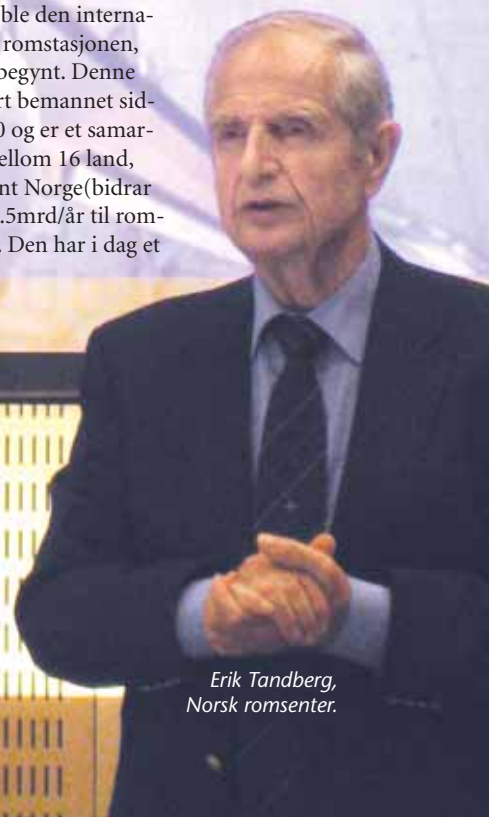
Richard Bransons Virgin Galactic, er et av de ledende selskapene i utviklingen av rom turisme for vanlige folk. De har allerede lang venteliste på folk som har registrert seg, og går fra å være "airline" til å også bli "spaceline".

De bygger sine egne romferger i California, basert på Burt Rutans historiske "Space ship one". Lyster du på det ultimate eventyret, kan du allerede nå



registrere deg. De regner med å kunne ta sin første kommersielle tur innen 2009. Du må bare ut med \$200.000.

I 1998, ble den internasjonale romstasjonen, ISS, påbegynt. Denne har vært bemannet siden 2000 og er et samarbeid mellom 16 land, deriblant Norge (bidrar med ca. 5mrd/år til romfarten). Den har i dag et



Erik Tandberg,
Norsk romsenter.

boareal på 168kvm, men når den er ferdig vil den ha like god plass som en Boeing 747 og være bemannet med syv personer. Den vil bestå av over hundre moduler, og ha en masse på 450tonn. Denne vil være vårt viktigste springbrett for lengre reiser ut i rommet.

Tandberg gjennomgikk også ulykken i 2003 med NASAs eldste romferge, Columbia, der syv astronauter mistet livet. Etter en seksten dagers forskningsferd, skulle de lande ved Kennedy-romsenteret i Florida. Romfergen møtte atmosfæren i 25ganger lydets hastighet, og i en høyde av 122km, over Stillehavet. Temperaturen på vingeforkantene steg raskt, og kom etter hvert opp i 1650 grader. Da de passerte California kysten, ble det fra bakken observert lysglimt i sporet etter romfergen. Seks minutter senere var ulykken et faktum; romfergen ble revet opp i en hastighet på 18,1 av lydets, og astronautene hadde ingen mulighet til å overleve.

En uavhengig granskingskommisjon kom frem til at den tekniske årsaken til ulykken var at en 0,8kg tung skumplast bit hadde løsnet fra isolasjonsbelegget på den utvendige drivstofftanken, og slått hull i venstre vingeforkant.

NASA visste at romfergen var blitt truffet, ut ifra video opptak gjort under oppskytingen, men de valgte å tro at denne biten ikke hadde gjort noen skade.

Ut ifra dette ble det konkludert med at NASA-organisasjonen var like mye årsak i ulykken, som skumplast biten.

En ny romferge er nå under utvikling; Orion. Denne baseres på Apollo, og skal erstatte dagens romferge som blir satt ut av drift i 2010. Den bygges av Lockheed Martin, og skal etter planen ta sin første tur til den internasjonale romstasjonen i 2014 og til månen innen 2020.



Neste generasjons fly og helikopter

Representanter fra Boeing, Sikorsky, Bell Agusta, Agusta Westland, og Eurocopter var tilstede og gikk igjennom hvert sitt program der den ene prøvde å overgå den andre.

Thor G. Johansen fra Boeing presenterte den nye 787 Dream Liner. Han kunne fortelle at det allerede er over 400 bestillinger på dette flyet, som forventes i drift medio 2008. Flyet består av 50 % kompositt, og 20 % aluminium. Det skal bruke 20 % mindre drivstoff enn andre sammenlignbare fly, og cruise på 0,85mach. Utrolig nok skal det ikke gå mer enn tre dager å sette sammen flyet.

Eric Gizard fra Sikorsky var veldig fornøyd med at de allerede har 26stk S92 i drift, samtidig som han nevnte at den nye S76D kommer med PW210S (1200HP). Sikorskys X2 program er i full sving. De setter to rotorover hverandre, som skal rotere hver sin vei, samtidig som de bak på halen setter en skyvepropell. Dette skal da kunne fly 250knop.



Eurocopter har nå over 6,5 mill flytimer til sammen på sine helikopter siden starten i 1955, kunne dansken Lau Larsen fortelle. Han presenterte de to nye EC155 og EC225, samtidig som han også snakket veldig varmt om deres nye "Common Cockpit Concept" der alt skal bygges likt.

Bell Agusta's Donald J. Barbour brukte sin tid på å snakke om BA609 tiltrotor.



Denne kombinerer farten, høyden og komforten til en turboprop, med de vertikale take-off og landings egenskapene til et helikopter. BA609 skal cruise på 275knop, og ha en rekkevidde på 750 nautiske mil.

Michael Langmed fra Agusta Westland brukte mesteparten av sin tid til å snakke om AW139. Denne har nå Lufttransport AS nå satt inn i passasjertrafikk mellom Bodø og Værøy.

Offisiell åpning

På tirsdagen ble konferansen høytidelig åpnet av styreleder i stiftelsen Solakonferansen, Tor Helge Strand, og Sola ordfører Håkon Rege.



Åpning ved Tor Helge Strand.

Åpningsforedraget ble holdt av samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Hun la sterk vekt på at luftfarten er viktigere i Norge enn i de fleste andre europeiske landene, som følge av næringsliv, sysselsetting og bosetning i distrikts-Norge. Vi har også noen av de mest trafikkerte flyrutene i Europa., og hun poengterte derfor viktigheten med høy sikkerhet, punktlighet og regularitet i luftfarten.

Fortsettes neste side.

Fortsatt fra forrige side:

Det har vært mye uro og driftsbrudd i norsk luftfart den siste tiden, og ministeren ønsker derfor å utvikle en strategi for fremtiden. Hun mener at omstillinger i flyselskapene og Avinor er grunnen til det som har vært, men roser samtidig for det høye sikkerhetsnivået som allikevel er tilstede. Hun poengterte også at omstillingene i Avinor er ferdige, og at noe av resultatet er at avgiftene til flyselskapene er gått ned 7 %.

Navarsete vil styrke passasjer rettighetene ved å opprette en ny klagenemd, som skal være enkel å bruke. Samtidig ønsker hun å gi Luftfartstilsynet autoritet til å kunne gi pålegg om at ulovlig praksis blir stoppet, evt. gi tvangs bøter inntil så skjer.

Sikkerhetsprisen 2006

I år fikk samferdselsminister Navarsete æren av å tildele sikkerhetsprisen 2006 til tidligere luftfartsdirektør, Otto Lagarhus.



Samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Denne prisen ble innstiftet i 1993 med det formål: – Å rette søkelyset mot at satsing på sikkerhet og miljøvern er samfunnsmessig lønnsomt, og stimulerer til økt innsats på området.

Prisen ble tildelt Lagarhus for sin innsats for bedring av sikkerhet og miljø innenfor luftfartsvirksomheten. Tildelingen høstet stor applaus fra konferanse deltakerne.

Konkurransse - omstilling og sikker luftfart

Dette temaet ble delt mellom konkurransedirektør Knut Eggum Johansen, Per Arne Watle (Adm. Dir. Widerøe), og Bjørn Kjos (Adm. Dir. Norwegian). Konkurransedirektøren tok først opp spørsmålet om konkurranse faktisk er til det beste for passasjerene, samtidig som han slo fast at konkurranse er et virkemiddel for å få riktig bruk av samfunnets ressurser. Med konkurranse hindrer vi høye priser, stimulerer bedrifter til utvikling av nye produkter, og sikrer at bedrifter produserer til lavest mulig kostnader. Det er viktig at bedriftene får spillerom til å kunne konkurrere, nettopp fordi det ønsket om å oppnå profitt er en viktig drivkraft for å få bedre produkter og lavere kostnader. I utgangspunktet sier han at bedriftene må få konkurrere fritt, men at allikevel er behov for noen kjøreregler. Det er ikke ønskelig at man skal oppnå profitt på en uheldig måte, slik som f. eks. å heve prisen fremfor å redusere kostnadene eller samarbeid med/oppkjøp av en

konkurrent. Kjørereglene er delt i to; Hva man ikke bør gjøre (etikkk), og hva man ikke kan gjøre. Det siste er nedfelt i konkurranseloven. Det er ikke forbudt å ikke konkurrere. Det er først når selskaper har kontakt og lager avtaler, at det er brudd på konkurranseloven. Han nevnte at SAS og Maersk i 1998 inngikk en hemmelig avtale om samarbeid på flere ruter. De to selskapene fikk bøter på henholdsvis 300 og 100 mill NOK. Styret i SAS trakk seg etter dette.

Kan prisene bli for lave, spør konkurransedirektøren. Han henviser til at bonusprogrammene ble fjernet, og at Norwegian kom "i luften med et skrik" i 2002. I perioder etter dette har det vært spekulert i om SAS har bedrevet rovadferd som har gått ut på å drive med tap i en periode, for så å presse konkurrenten ut av markedet. 1,5-2 mrd kroner i året sparer de norske forbrukerne som følge av den økte konkurransen.



Watle la sin hovedtyngde på bra bedriftskultur, der han også presiserte at alle 1400ansatte i Widerøe har deltatt på CRM – kurs. Han la frem sine prioriteringer slik: sikkerhet – punktlighet – service. Watle poengterte at det finnes ingen snarveier å ta i den økte konkurransen, men at god planlegging og bra holdninger hos hver enkelt er det som skal til.



Bjørn Kjos var mest bekymret for mangel på piloter i fremtiden. Det ble slått fast at det i dag er 5000 kommersielle fly i Europa, og de neste tre årene kommer det 300-400 nye. Han sa at det i samme periode vil være et behov for 4000 nye piloter,

i tillegg til de som må erstatte pensjonistene. Han bekymrer seg da også for at det blir for mange uerfarne piloter bak spakene. I den økte konkurransen er god logistikk et nøkkelord. Internettbaserte salgskanaler og effektive prosesser står side om side. Han mener det må fokuseres mer på god logistikk på flyplassene. Dette for å få bedre effektivitet i ankomst og avgangshallene, samt hindre stress hos de ansatte i flyselskapene. "Det er i lufta vi tjener penger".

Er norsk luftfart bedre nå enn før?

Ja, statistikken viser det, kunne Grethe Myhre fra Statens Havarikommisjon slå fast. Vi har hatt en markant økning i flytrafikken, uten økning i antall ulykker. Allikevel påpekte hun at flysikkerhet består av marginer. Så selv om statistikken ser fin ut kan marginene spises opp innfra i form av stress og dårlig arbeidsmiljø.

Luftfartsdirektør Heine Richardsen delte sitt svar i tre; Ja, Nei, og Vet ikke. Han mente at teknologiske nyvinninger (Moving map, HUMS, nyere A/C osv), utdanning/tester i selskapene, og økt fokus på human factors gjør sitt for at det er bedre i dag, men at den økte terror trusselen trekker i motsatt retning. Ha la også sterk vekt på at den store kompetanse-flukten fra bransjen går utover sikkerheten. Han tenker da spesielt på nedleggelsen av det faglig tunge miljøet i BTS på Sola, men også på at mange fly/helikopter teknikere har funnet veien til bl.a. olje bransjen. Dette er noe bedriftslederne må ta veldig seriøst.

Effektivisering og større krav til inntjening regnes ofte som nødvendig for å møte stadig hardere konkurranse, men Luftfartsdirektøren stilte spørsmål ved om dette og mange raske omstillinger skjer på bekostning av sikkerheten.

Sverre Quale, Adm. dir. i Avinor, kunne fortelle at Avinor investerer milliarder i bedre flysikkerhet, punktlighet, og økt kapasitet. Blant annet nevnte han utvidelse av rullebaner og sikkerhetsområder, nye og bedre terminal bygg, oppgraderte og nye radarer, SCAT – satelittbasert innflygningssystem, og NATCON – flykontrollsystem.

Offshore helikoptertransport og sikkerhet.

Seniorrådgiver i Luftfartstilsynet, Jan Bengtson, hadde dette temaet alene. Etter flere sikkerhetsstudier på 80 og 90 tallet, ble det i 2003 opprettet et samarbeidsforum for helikoptersikkerheten på norsk



Paneldebatt.

kontinentalsokkel. Dette samarbeidsforumet består av 16 medlemmer fra myndigheter, Avinor, arbeidsgiver – og arbeidstaker organisasjoner. Forumet skal kunne ta opp saker som har betydning for helikopter sikkerheten og følge opp med forslag til konkrete tiltak, men først og fremst være en pådriver i forhold til ansvarlige myndigheter og aktører, slik at anbefalte tilrådninger i delutredningene NOU 2001:21 og 2002:17 søkes gjennomført. Forumet avholder normalt fire møter i året, og Luftfartstilsynet har lederansvar og sekretariat funksjon. Mer om dette kan du lese på www.luftfartstilsynet.no/ helikoptersikkerhet, men det kan trekkes frem at en av målsetningene er at den totale sannsynligheten for å omkomme ved helikopterflyging skal minst halveres den neste tiårsperiode, sammenliknet med perioden 1990-2000. Før Bengtson avsluttet, var han innom flyvær tjenesten. Det er nå utarbeidet et forslag til ny BSL D 5-1 Forskrift om kontinentalsokkelflyving. Denne er nå ute på høring, og omfatter bl.a. flere strekningsvarsler, METAR tjeneste på flere innretninger, bedre MET utstyr, og krav til kompetanse for værobservatører. Vi har nå hatt offshore helikopter transport på norsk sokkel i 40 år!

Utdanning og luftfartsforskning

Stig Larsen og Morten Tveitereid fremsto nesten som arge rivaler, og reaksjonene fra publikum var sterke, da de to presenterte henholdsvis Norwegian Aviation College og Høgskolen i Agder/Luftfartsskolen. Larsen sier at NAC nå har hatt en kvalitetsutdannelse på selekterte elever siden 1992 ved sitt skolesenter på Bardufoss. Han mener at deres geografiske beliggenhet gir krevende trening i utfordrende topografiske og klimatiske forhold, noe som igjen vil gi trygge flygere. Universitetet i Tromsø har også ferdigstilt et treårig bachelorutdanning i luftfartsfag, noe han mener vil gi et bra fremtidig samarbeid.

Tveitereid på sin side mener at HiA sitt samarbeid med Luftforsvaret, Entry Point

North, og Lund Universitetet vil være et bedre alternativ. Derfor oppretter de ”School of Aviation”. Her skal man kunne ta bachelorgrad i ingeniørfag (skrog og motor, avionikk), Luftfartsfag (logistikk, flygeleder, trafikkflyger), og militære studier (flyingeniør, teknisk ledelse). I tillegg skal man kunne ta mastergrad. Luftfartsskolen vil inneha solid militær og sivil kompetanse, og vil fremstå som et nasjonalt og internasjonalt kompetansesenter innen luftfart med fokus på FoU, kunne Tveitereid konkludere med. Undertegnede kan også bekrefte at Sørlandet er et bra sted å oppholde seg.

Jubileumsmiddag

På kvelden var det duket for god mat og drikke, og det er noe de kan på dette hotellet! Hot Club de Norvège, et av landets ”hotteste” live-band, var leid inn for anledningen. En stor suksess! Man kan se tilbake på denne kvelden som en verdig fest for en 20 års jubilar.

Risiko - Sårbarhet - Beredskap

Dagen derpå ble innledet av statssekretær Terje Moland Pedersen, fra justisdepartementet. Han tok opp spørsmålet om det er et statlig eller frivillig ansvar å drive norsk redningstjeneste. Det ble slått fast at prinsippet er at alle skal reddes uten å spørre om hva eller hvorfor, og at vi i dag opererer etter ”samvirke prinsippet”. Det innebærer at alle egnede resurser mobiliseres; Offentlige, private, og frivillige organisasjoner. Den redningstjenesten vi har i dag, er et resultat av en prosess igangsatt på 60-tallet der man vurderte behov og sammenliknet med andre land.

Den største utfordringen ved at redningstjenesten eventuelt blir privatisert, er spørsmål om kompensasjon. Man kan komme opp i situasjoner der operatøren krever refusjon av utgifter, som følge av at den skadelidende har opptrådt uforsiktig. En annen stor utfordring er frivillige organisasjoners nedgang i antall medlemmer. Moland Pedersen mener vi er helt avhengige av disse organisasjonene for å kunne drive en helhetlig redningstjeneste i Norge.

Han kom også inn på dette med anskaffelse av nye redningshelikopter. Sea King'en ble ansaffet på 70-tallet, og er klar for utskifting. Det er ønske om nye moderne helikoptre med bedre kapasitet. Beslutningen om hvilket helikopter som blir valgt er ennå ikke tatt, men Norge har opsjon på NH90.

Han konkluderte med at samvirkeprinsippet fungerer godt, og at ALLE har ansvar for å bidra i redningstjenesten.

Skvadronsjef Oblt. Rolf Folland ved 330 skvadronen på Sola, hadde en kjempeflott presentasjon av rednings- og ambulansetjenesten, sammen med seksjonsoverlege/med.leder 113 sentralen/AMK Olav Veum Eielsen.

Folland kunne fortelle at siden 1971 har de reddet ca. 23500 mennesker og fløyet over 130700 timer, med kun to havarier som har hatt dødelig utgang. Han mener verdiene de har satt er viktig for å yte en god tjeneste; Tilgjengelig, Allsidig, Dyktig, Inkluderende, og medmenneskelig. Til de to siste verdiene bruker han ”debriefing” som verktøy, og sier at dette er det viktigste verktøyet de har. Her får man bearbeidet oppdraget, som igjen gir forbedringspotensiale før neste oppdrag.

Eielsen på sin side var den første av foredragsholderne som trakk inn flymekanikeren, og mente at denne var en ansvarsfull finmekaniker, som har en direkte tilknytning til sikkerheten i luften! Han sier også at helsevesenet har lært en del fra luftfarten... bl.a. sjekklister, behandlingsprotokoller, CRM – kurs, og sertifiseringer. Han setter spørsmål ved opplæring til kabinpersonalet i flyene, og spør; Har noen flypassasjerer i Norge, de siste 50år, hatt nytte av eller reddet livet ved bruk av den gule vesten, slangene til å blåse opp vesten, eller fløyten? Nei! Han mener det må fokuseres mer på opplæring for å takle sykdom og skader. Avinor sier at over halvparten av de som er ute og flyr er mellom 40 og 70 år. En uoffisiell statistikk fra SAS og Braathens (1993-1997) viser 2408 tilfeller der det hadde vært behov for lege om bord i flyet. Nesten 30 % av disse tilfellene var bevisstløshet, brystsmertesmerter og pusteproblemer.

Da det var første gang undertegnede deltok på Solakonferansen, kan jeg ikke si noe om hvordan årets konferanse var i forhold til de forrige. Men jeg kan i alle fall si at mange interessante temaer og problemstillinger ble tatt opp i år.

NHF gratulerer 20-års jubilaranten!

Arbeidsmiljø- konferanse i Riga

Tekst/foto: Thomas Skarstein

NHF ble invitert med i European Work Hazard Network (EWHN) av SAFE, som vi har samarbeidet mye med de siste årene. EWHN er et samlingsnettverk av europeiske fagforeninger og forskermiljøer på Helse, Miljø og Sikkerhet. Man fokuserer på å jobbe sammen internasjonalt mot felles problemstillinger i HMS arbeidet.

Vi ankom Riga 28.09.06 i tåkedis, men med bra temperatur til å være i slutten av september. Etter å ha sjekket inn på Baltic Beach Hotel, som ligger 25 km. fra Riga, var det litt tid til å se seg om før registrering og utdeling av kursmateriell. Arbeidsmiljøkonferansen ble avholdt i Jurmala, der det forøvrig er 55.000 innbyggere. Nesten på størrelse med Sandnes. Byen var det gamle sovjet regimets ferieparadis, så det bar preg av å være et eksklusivt område til Latvia og være. Dog så man forfallet tydelig mellom glansbildene av bygninger som lå i hovedgaten. Det var store kontraster å se, både på hvordan man var kledd og hvordan man bodde. Også bilparken gjenspeilet forskjellene. Det var alt fra Aston Martin, May Back, Lexus og andre luksus biler til gamle Ladaer.

Forholdene i Latvia er sterkt preget av at de for inntil få år siden var en del av et kommunist regime. I følge vår guide da vi var på bedriftsbesøk, fikk de alle et stort kultursjokk da man gikk fra Kommunisme til Kapitalisme nærmest over natten.

Det gikk verst utover de eldre arbeidstakerne, da det sier seg selv at det ikke er lett å snu om når man har jobbet på samme måten i 20 – 30 år. Under kommunismen var lav produktivitet og statseide bedrifter fellesnevneren. Når man da plutselig skulle snu om til kapitalismens krav til produktivitet og inntjening ble dette for mye å svelge for svært mange. De unge klarte seg derimot bedre, de har lettere for å tilpasse seg. Dessuten har ikke de blitt indoktrinert i kommunismens tanker og væremåter på samme måten som forrige generasjon.

Vi var på bedriftsbesøk for å sjekke ut forholdene på de lokale arbeidsplassene.

Bedriften vi besøkte var en produsent av dører og vinduer i plast. Fabrikken hadde ca. 100 ansatte i produksjonen, noen få i administrasjon og ca. 150 i resten av Latvia som montører / installatører av vinduene på byggeplasser. De solgte ikke til andre entreprenører eller butikker, men solgte kun ferdig montert produkt. I løpet av 2007 skal de utvide, og starte med produksjon av tre-vinduer.

I produksjonen arbeidet de to skift; fra kl. 0600 til kl. 1500 og fra kl. 1500 til kl. 2400. De arbeidet 2 timer så 15 min. pause, nye 2 timer så 30 min. pause, nye 2 timer så 15 min. pause, nye 2 timer



Arbeidsantritt og verneutstyr ikke helt etter Norsk Standard.

deretter var arbeidsdagen over. Virket som det var frivillig med verneutstyr da noen få brukte noe, mens andre ikke brukte verneutstyr i det hele tatt. De tjente godt etter Latvisk nivå, dvs. 600 Euro pr. mnd i snitt. Snittlønna i Latvia lå på ca. 300 Euro. De som arbeidet i produksjonen var opplært til og arbeide ved en maskin, noe de også gjorde hele dagen, uken og året. Der var ingen jobb rotasjon. Det var noen få som var opplært til å betjene alle maskinene, for å kunne steppe inn ved sykdom eller ved annet fravær. Disse tjente bedre og trivdes bedre enn de andre.



Direktøren, bedriftens tillitsvalgte og tillitsvalgte fra konferansen i vennlig diskusjon.

På denne bedriften var det uvanlig nok direktøren som ville at de ansatte skulle organisere seg,

En stor andel av bedriftene betalte ikke skatt, dette var ett av argumentene til direktøren for at de skulle organisere seg. Da ble de sterkere og kunne påvirke samfunnet slik at alle bedriftene ble behandlet likt. Han anslo at av ca. 10 konkurrerende bedrifter som produserte dører og vinduer betalte bare to av dem skatt og avgifter. De andre hadde venner (betalte) oppe i systemet slik at der aldri kom noen skatteinspektører til dem. Til tross for dette hadde faktisk direktøren klart å bygge opp en svært lønnsom bedrift. Man skulle ikke tro det var mulig å betale bedre enn konkurrentene, samtidig som du er den eneste som betaler skatt, og allikevel gå med overskudd. Det viser seg dog at de ansatte her trivdes så godt at de hadde en mye høyere produktivitet enn de konkurrerende bedriftene. Man kan jo si at direktøren hadde adoptert det skandinaviske systemet med treparts samarbeid.

Etter bedriftsbesøket var det retur til hotellet med en felles lunsj for alle delegatene.

Etter lunsj begynte de forskjellige foredragene. Første foredrag var om Nano teknologi, helse- og sikkerhetsrisiko. De fleste av oss har vel fått med seg oppsiktsvekkende rapporter om Nano Teknologi; vi har vinduer som ikke trenger å vaskes, sokker som ikke lukter, klær som varmer når det er kaldt og kjøler når det er varmt, klær som ikke blir flekkete osv...

Nano partikler er på størrelse med molekyl $1 \text{ nm} = 0,001 \text{ um}$. Nano teknologi kan brukes på de fleste områder som eks. kjemisk, kosmetikk, medisiner, elektronikk, energi, mat, konstruksjon og tekstiler pluss mye mer. Problemet er at all omtale og fokus på Nano teknologi er positiv. Av totalt ca 274 000 artikler i Europa om nano teknologi, var bare ca. 2000 om mulige skadevirkninger. Det er denne problemstillingen dette nye prosjektet skal se på.

For eksempel ble sokker innsatt med nanopartikler for å motvirke lukt, men de drepte også alle vennligsinnede bakterier på beina noe som medførte store helseplager for dem som brukte dem.

Dette er ett tre års prosjekt fra 2006 – 2009. Mål for prosjektet er å finne ut om risikoer for miljø, helse, etikk, og giftigheten av forskjellige Nano partikler. Samt å se på risikoer for misbruk av teknologien.

Siste fordrag før nasjonalt møte og plenums møte var om EU og kjemikalier. I EU var det ikke nødvendig å merke kjemikalier frem til 1981, dermed er det mye informasjon om gale kjemikalier som ikke er tilgjengelige. Fremdeles er det mye som mangler av data / registrering. Ikke før 2018 regner EU med at de har klart å registrere alle kjemikalierne. Vernetjenesten og fagforeninger må følge med, og samtidig drive opplæring av medlemmer / kollegaer angående kjemikalier. Føler at vi er litt bedre opplyst/opplært her i Norge enn hva tilfellet er i mange andre EU land, men vi har mye igjen for alt er optimalt.

Etter dette foredraget var det nasjonale møter. Det vil si representantene fra hvert land samlet seg for å oppsummere dagen så langt, og kom med erfaringsutveksling fra de forskjellige foredrag og bedriftsbesøk.

Foredrag om adferdsbasert risikoanalyse. Atferdbasert sikkerhet, hva gjør det med helse og sikkerhet?

Vi har sett en stadig økende trend i Europa og Norge på at bedriftene går fra risikobaserte sikkerhetsprogrammer til adferdsbaserte risikoprogrammer. Kort fortalt går det ut på at man fokuserer på folk sin oppførsel isteden for å eliminere farlige forhold. Eksempelvis; om man har plassert en bjelke lavere en ståhøyde der hvor folk ferdes, setter man opp et skilt som sier ”dukk under bommen” isteden for og fjerne/ flytte den. Hvis folk dunker borti er det deres egen feil. Det fokuseres hele tiden på at det er mennesket som gjør feil. I et risiko basert system ville bommen blitt fjernet. Hva er det mest effektive ? jo selvsagt å eliminere risikoen.

Men å fokusere på adferd er selvsagt mye billigere. At det uansett er hver enkelt ansatt sin feil om noe går galt er jo veldig billig og greit. Samtidig er argumentasjonen rundt adferds baserte systemer bygget veldig bra opp, slik at det har vært lett å omfavne for både ledelse og tillitsvalgte. Resultatene har derimot vært nedslående. Det advares sterkt om å gå inn på denne typen adferdsbaserte sikkerhetsprogrammer. Mer info kan fåes ved å kontakte Roy Erling Furre på mail: roy@safe.no eller på tlf 51 84 39 03.

Alt i alt har dette vært en nyttig erfaring å ta med seg. NHF har i alle år manglet et internasjonalt fora på ren HMS. Vi har også tatt en erkjennelse om at vi er for dårlige på HMS støtte generelt og derfor satt i gang arbeidet med å lage en egen HMS Komité.

Du kan lese mer om konferansen på www.ewhn.org



Midnight Sun Military Show

Fredag 23. juni 2006 var det duket for årets store flybegivenhet på Bardufoss, og Lufttransport hadde klare ambisjoner om ikke å reise derifra ubemerket!

Foto/kommentarer: Marcus Krogtoft

Tor Morten og Mona var de første som tok av fra Tromsø, i en leiebil full av utstyr til vår eminente stand. Om enn litt bekymret for om tordenværet skulle følge oss hele veien innover til Bardufoss. Vi ankom Bardufoss, været klarnet opp, og det skulle bli en fantastisk dag! Vi fikk opp standen, og gjorde oss klare til å ta i mot resten av gjengen. Dornieren (LYR) fra Svalbard ankom rett etter oss, mens vi måtte vente noe lengre på de tre siste luftfartøylene. Men da de til slutt ankom, på rekke og rad, var det klart for Lufttransport show.

Først ute var Beechen fra Alta, før ambulanshelikopteret fra UNN (Tromsø) og AW139 fra Bodø ankom samtidig. Vi hadde i forkant ordnet i stand en liten spørrekonkurranse, der fire heldige vinnere med følge skulle få være med å fly AW139. Oppslutningen rundt konkurransen var imponerende, og vinnerne var storforntøyd! Vinnerne fikk også med seg en sekk med Lufttransport effekter.

Fra vår stand solgte vi t-skjorter, capser, og ryggsekker der overskuddet gikk til kreftforeningen.

Vi delte også ut en del gratis - produkter, og ble etter hvert veldig populære. Særlig hos barna.

Foruten at Lufttransport stilte med fire maskiner og derav en del crew, var det mange kolleger som tok turen innom flystevnet på Bardufoss. Det ble en fin kveld, og Lufttransport fikk markedsført seg på en veldig positiv måte.

Hilsen Kristoffer, Tor Morten og Mona



Super Puma, militær versjon. Denne kun på static display.



Tornado på static display.



Helikopterdrift fra Narvik fløy rundturer med passasjerer.



Utenlandsk Hercules på static display, men denne var åpen for publikum.



Flyet fra Oslo gjorde en lowpass før det landet.



Militær Hercules.



Lufttransport kom opp med værøhelikopteret, en AW139, LN-OLV. Denne maskinen var meget populær blant publikum.



Mange ville se hvordan et ambulanshelikopter så ut.

To Bell 412 i formasjon, før det ordentlige showet startet. Dette er tatt i 19 tiden, ordentlig oppvisning begynte klokka 20.



Etter hvert kom Ambulanshelikopteret fra Tromsø, en Dauphin N3 LN-OLM.





Utenlandsk militær drone på static display.



Mona Didriksen og Tor Morten Ankjell ser over nylig tatt video.



Lufthansa var sterkt representert med både stand og luftfartøy, vi manglet faktisk bare los - helikopteret.



Den militære flyskolen viser fram sine Saab Safari.

Svensk Saab Safari var og på besøk.



Det blir ikke et ordentlig flystevne uten F16.



Modellseksjonen innenfor luftsporten vil også vise seg litt fram.

Harvard var og på besøk.



LN-MOF stakk også innom. Dette ambulansflyet kom fra Alta, også dette operert av Lufttransport.



Gammelt jagerfly på static display. (Thunder eller Sabrejet ?).

Dette flyet ble brukt til Wingwalking.



Det råeste pitot - coveret på hele stevnet.



Dorniercrewet i heftig diskusjon.



Kystvakten hadde bestilt en Dornier fra Svalbard, og dermed fikk Lufttransport vist fram enda et av forretningsområdene.



Lufttransport's Dornier 22.

Tysk Tornado på static display.



Adm. Dir. i Lufttransport og en Redningsmann følger ivrig med på showet.

Lufttransports crew samler seg ved standen.

Alt for mange folk samlet seg rundt Dauphinen, vi ble faktisk litt redde for Pitot - rørene pga at flere tilskuere snublet i dem.

Mona Didriksen (jobber på økonomi i Lufttransport) i portrett, hun gjorde en utmerket jobb som standcrew.

Dorniercrewet foran sin flotte flymaskin.

Norsk Orion i lowpass.



Saab Safir roller like over banen.



Lufttransports AW139 straks klar til oppstart med noen heldige publikumere som vant en helikoptertur.



Dakota Norway var og på besøk. Og som vanlig ble det solgt rundturer med den gamle damen.

To av Lufttransports ansatte. En som representant for firmaet, og en i sivil.

De svenske jentene som utførte Wingwalkingen.

Dauphin pilot og helikopterlegen i diskusjon.

Lufttransports standcrew etter pushback av AW139.

Fallskjermhopperne gjør seg klar for tidenes første fallskjermdrop fra en AW139.



7 ▷ GA



8 ▷ GA



9 ▷ GA



10 ▷ GA



11 ▷ GA

Den flotteste stjernemotoren i gata tilhører LN-WNH.



Ingen andre helikopter fløy like røtt som Kystvaktens Lynx.





Luftfartskonferansen

7.-8. februar 2007 i Bodø

Den nyansatte informasjonssjefen i Luftfartstilsynet i Bodø, Bjørn Friis, åpnet Luftfartskonferansen 2007 den 07.februar 2007 kl.0900 på Radisson SAS Hotell i Bodø med å ønske alle velkommen til to givende konferanse dager med fokusering på human factors innen luftfarten. NFO deltok med leder Roger Handeland og undertegnede.

Tekst/foto: Rune Thuv. NFO

Per Sandberg fra samferdselskomiteen ga en orientering om flyttingen av luftfartstilsynet fra Oslo til Bodø og prosessen rundt hvordan ca 110 ansatte sluttet i Oslo. Sikkerheten ble satt på en krevende prøve og det lå mye distriktpolitikk bak det politiske vedtaket. Flytransporten må være sikker og luftfartstilsynet uavhengige rolle er veldig viktig. Alle som er involvert i flytransport er viktige, sett i den større sammenhengen. Konkurransen vil nok ikke avta, men øke i fremtiden.

Fremskrittspartiet foreslo en styrking av budsjettet til luftfartstilsynet i 2007. Dette er også nødvendig. Det er viktig at alle ser løsninger på stadig økende konflikter, på grunn av strengere kontroll av adgang til lufthavner gjennom sikkerhetskontroller. I dag går dette ut over den vanlige passasjer, med lange køer, lengre reisetid og frustrasjon. Det er ikke heldig for sikkerheten, regulariteten og punktligheten og norsk luftfart generelt. Det vil nok tvinge seg frem en ny luftfartsmelding i 2008. Resultatet nå er at passasjerene blir lidende.



Luftfartsdirektør **Heine Richardsen** holdt sin første åpningstale og takket de mange deltagerne for fremmøtet til årets luft-

fartskonferanse som i år ble holdt i Bodø. Han takket spesielt arrangementskomiteen for alt arbeid og deres bidrag for gjennomføringen av programmet, både på dag- og kveldstid.

Han fokuserte på ulykker og hendelser, hvor det i år 2006 var registrert 14 ulykker og 11 hendelser. Dette er en positiv trend historisk, og luftfartstilsynet er nå etablert i Bodø, og de skal nå fokusere på normal drift, og fokus er å være fullt operativ fra 01.januar 2007 i Bodø. I Oslo vil det være et avdelingskontor som skal ledes av linjeledere fra Luftfartstilsynet i Bodø, og alt annet i Oslo vil avvikles. Mange nye medarbeidere vil være med å etablere en ny kultur i luftfartstilsynet i Bodø.

Luftfartstilsynet benchmarker seg også mot andre tilsyn, både i Sverige og Danmark og ikke minst i andre EU-land. Målstrukturen i luftfartstilsynet er å ta vare på de økonomiske midlene som tildeles for, og til, samfunnets beste. Hva gjør luftfartstilsynet, hvorfor gjør de det de gjør, og hva blir resultatet?

En organisasjonsendring er gjort, og fokus har vært på fagutvikling, nye ansettelse i Bodø og avvikle samt avslutte arbeidsforhold i Oslo. Dette er viktig for medarbeiderne, både de som begynner og også for de som slutter.

Rådhusgata 2 i Oslo forlattes i år og lokalene vil bli utleid. 192 årsverk var ansatt i Luftfartstilsynet i 2006. Som en sammenligning ser vi at det var 148 ansatte i år 2003 i Oslo. Kun 12 ansatte fra Oslo ble med flyttingen til Bodø.

Dobbelbemanningen gjennom flytteperioden er vesentlig mindre nå, og vil snart være en saga blott. Kravene til utdanning

og løpende drift krevde dette i en overgangperiode for å sikre kontinuitet i den daglige driften og utdanningen av de nyansatte.

Flymedisinsk avdeling som er på Blindern i Oslo vil fortsatt være der. LT har nå blitt delt inn i 7 hovedområder. Security er viktig område som er plassert som egen enhet og deltar nå i ledergruppen hos luftfartstilsynet. Operativ avdeling i tilsynet har også fått egen stabsfunksjon. Det overordnede målet for luftfartstilsynet er trygghet i norsk luftfart og skal være i tråd med retningslinjene til samferdselsmyndighetene i regjeringen. Det er viktig at midlene som stilles til rådighet for luftfartstilsynet blir benyttet på en slik måte at de tjener til samfunnets beste, innen denne industrien. Nye regler kommer pga av overgangen fra ICAO - til EASA kultur.

Miljøverstingen i samfunnet er fly, sier media veldig, spesielt i den siste tiden. Miljøsertifiseringen innen den sivile flyindustrien vil bli et fokusområde som luftfartstilsynet vil sette seg enda mer inn i fremover, både i kommende år og også i årene som kommer. Dette anses viktigere og viktigere. Fokus på sikkerhet og security er andre områder som også antas blir enda viktigere i fremtiden.

Splitting av flyselskapene til nye selskaper med mange underleverandører gjør alt mer komplisert, og gir luftfartstilsynet nye og større utfordringer. Faglig kompetanse, tilgjengelige ressurser og tilstrekkelig stor økonomisk plattform gir luftfartstilsynet muligheter til å utføre sitt arbeid.

Tilsynskompetanse innen human factors? Og hvordan auditere dette? Krav til nye standards innen human factors?

Norsk lønnsnivå innen luftfartstilsynet og hos dagens norske flygeledere påvirker hverandre ved rekruttering og nyansettelser. Sett i relasjon til at lønnen hos flygelederne nå er gått til himmels så er det bare å innse at dette også kommer til å skje innen luftfartstilsynet. Dette er fakta!

Jarle Gimmestad er pilot i SASBraathens og manager i human factors i det norske flyselskapet. Menneskene innen flyindustrien og human factors i luftfart ble et tema i 1977 etter flere større flyulykker. Hva er human factors? Han ga eksempel på flyturer med misforståelser som ikke fanges opp gjennom fastlagte rutiner. Omstendighetene rundt dette er at alle tror de gjør det riktige, men i etterkant ser vi at feil skjer i ett eller flere ledd. Han gikk tilbake til human factors med de gamle reglene i ICAO, og ga en innføring i "SHELL-modellen" (lagd av Hawkins) hvor fokus var grensesnittet mellom mennesker, miljø, systemer og utstyr.

Grensesnittet mellom mennesker ble satt i et system. Human factors er helheten. Søvn, tretthet, familiære problemer osv er elementer som ofte kan skape grunnlag for feil og ulykker. Feilene er der, og hvordan kan vi styre dem? Sikkerhet er ikke statisk, men skapes i et system. Det oppstår i et system. Så sikkerhet bygges i et system. Det vanlige har vært å peke på de eller den som har gjort feil. Men dette viser at det er manglende styring og rutiner i prosessene som skal hjelpe organisasjonen til å unngå feil. Endring og omstilling er hotspots både i LT og i helikopter- og flyselskapene. Hva vet vi om sikkerhetsrisiko ved oppbygging eller nedbygging av flyselskaper? Ulykken på Linate-flyplassen ved Milano i år 2001 fanget stor oppmerksomhet innen human factors.

Fremtidens relasjon og samarbeid mellom flyoperativ- og sikkerhetspersonell må fungere slik at menneskene opplever et positivt samspill. Dette må fungere i hverdagen. Menneskelige relasjoner er viktige for å ta vare på flysikkerheten. Man må kunne se fremfor seg hva som kan skje slik at man er forberedt og kan korrigere slik at man unngår skader og ulykker. Flysikkerhet må harmonere med krav til driftseffektivitet. Ulykker er et resultat av en utvikling som ikke har et sikkerhetsnett som ivaretar sikkerheten godt nok. Systemperspektivet er veldig viktig samt oppbakkingen i eget selskap og organisasjon. Alle gjør feil – også "ekspertene"! Sikkerhet handler ikke om å unngå feil, men det handler om å styre dem!

Målet for human factors har sikkerhet som nummer 1.

Sikkerhet skapes av alle aktører innen luftfarten og de menneskelige faktorer er det viktigste elementet. Beslutninger må resultere i aktiv handling!



Vangelis Demosthenous fra Kypros er Training Consultant, og samarbeider med University of Dublin – Trinity College i emnet human factors. Han har arbeidet med human factors i flere år og har også arbeidet som flytekniker gjennom mange år. Vangelis gjennomgikk flere elementer som berører emnet human factors. Han berørte de menneskelige faktorer hos personell i flyselskaper som innehar administrative stillinger og innen produksjonsstillinger, disse må harmonere sammen og de også må ha felles målsetting, også når det gjelder sikkerhet og effektivitet. Alle må ta felles ansvar for de menneskelige sider innen områdene. Stadige forbedringer, kompetanse, kultur, overleveringer av "on-going work" og helhetstenkende er 4 viktige grunnområder.

Det er viktig at bedrifter finner ut hva som må gjøres for å komme fra dagens "nå-situasjon" til det man ønsker å komme, og det er da viktig å utvikle og utarbeide en plan med tiltak for å komme dit man ønsker. Alle deler i et system er like viktige og er avhengige av hverandre for å oppnå nivået på den standard som er satt på sikkerhet.

Anders Sætre fra Avinor og **Gunnar Hauland** fra Det Norske Veritas hadde innlegg om human factors i praksis, med en gjennomgang av sikkerhetskulturen ved norske lufthavner. De gjennomgikk blant annet omorganiseringen som skjedde i Avinor i år 2004. Kulturer og holdninger berøres ved større omorganiseringer og viljen til endringer hos de berørte ansatte oppleves forskjellig. Det var varierende holdninger hos mange og dette var utfordringer som måtte løses for å oppnå gode sikkerhetskulturer. Respekt og samarbeid er to nøkkelord som i praksis må fungere for å oppnå gode resultater og for å finne den gode atferd. Også safety og security er med i sikkerhetskulturen sammen med gode holdninger og etterlevelse av en del av de gode systemene må være på plass. Det er lov å gjøre feil, men

etablerte systemer skal fange disse opp! Menneskets indre usikkerhet og evne til læring må det tas hensyn til ved planlegging av endringer innen drift og organisasjon. Etterlevelse av valgte driftssystemer, evne til å løse målkonflikter, formelle og uformelle intensivsystemer, god kontakt mellom ledelse og organisasjon samt motivasjon hos de ansatte gir grunnlag for en god sikkerhetskultur. Alle ansatte aktiviseres for å komme frem til varige gode løsninger. En kontinuerlig utvikling av systemet og kulturen er helt sentral for å bibeholde den beste sikkerhetskultur over tid.

Flykaptein **Ørjan Goteman** fra Universitetet i Lund fokuserte på automatisering, og på piloter i komplekse systemer. Ørjan flyr Airbus 320 og viste til flere eksempler på utfordringer fra det virkelige liv som pilot. Automatikken er blitt mer komplisert og de menneskelige holdninger blir utfordret hele tiden. Det er derfor veldig viktig å være forberedt og uthvilt slik at man hele tiden er forberedt under flyturen. Automatikk i kombinasjon med menneskelig problemløsning kan være farlig hvis man ikke har gode sikkerhetskulturer og ordentlige rutiner på plass.

Prosjektleder **Sigmund Sandall** fra luftfartstilsynet redegjorde for ulykker og hendelser basert på elektronisk rapportering. Det vil bli utarbeidet et system for elektronisk rapportering av ulykker og hendelser innen norsk luftfart, gjennom systemet ALTINN. En arbeidsgruppe vil utarbeide databaserte løsninger som vil bli tatt i bruk med virkning fra 01.juli 2007. Bakgrunnen er utføringen av ulykker og hendelser innen luftfarten. EU vil øke fokus på trender og KPI'er for å tilegne seg større kunnskap slik at tiltak kan gjennomføres slik at hendelsene blir færre, presentvis i forhold til totalen. Det forventes en økning i antall fly og antall flybevegelser pr fly i fremtiden. Hvis antallet ulykker og hendelser forblir på samme nivå vil det på grunn av volumøkningen innen luftfarten bli flere ulykker og hendelser. Åpenhet og mer skjerming skal sikre individet bedre enn før. Det skal bli et vern mot å miste autorisasjoner og sertifikater. Dette vernet er ikke absolutt, men viktig for individet. BSL A 1-3 blir derfor ny fra 01.juli 2007 og vil gjelde for ulykker, alvorlige luftfartshendelser og luftfartshendelser. Begrepene vil også utvides slik at flere hendelser favnes. Driftsforstyrrelser utgår da. Havarikommisjonen vil også få rapporter gjennom dette systemet. Rapporteringsskjemaet vil hete NF 2007 og systemet blir i ECCAIRS

(ECCAIRS.COM) og blir et konfidensielt rapporteringssystem som blir oppbygd på felles plattform for benyttelse for alle aktører innen luftfarten. Man kan velge å benytte engelsk eller norsk språk i rapportene, basert på valg av egen profil. Totalt blir det 17 sider som kan benyttes, og systemet velger automatisk antall sider basert på opplysningene som gis. 2 sider er minimum og blir obligatorisk for alle brukere. Dette er første og siste side. Flere EU-land har allerede innført elektronisk rapporteringssystem.

Svein Austheim fra luftfartstilsynet redegjorde for kravene om sikkerhetsprogram i henhold til AMD 30 til ICAO annex 6, 11 og 14. Hensikten er å etablere et sikkerhetsprogram innen tilsynet ved å benytte allerede interne etablerte systemer. Fokus blir på områder som gir størst mulig sikkerhetsgevinst. Tilsynets mål

Ørnulf Lien fra luftfartstilsynet orientert om JAA og flysikkerhetsstyring på fly-operativ side. Fremtidens krav blir mer omfattende. Det er flere områder dette gjelder og begrepene er forskjellige:

- Safety management - sikkerhetsstyring
- Quality management - kvalitetsstyring

- Risk management - risikostyring
- FAA er langt foran EASA innen dette området. EASA vil imidlertid satse sterkere innen disse områdene. Bakgrunnen er at ICAO Annex 6 ble endret med virkning fra 22.november 2006. Forslag om ny JAR.OPS 1/3.037 Safety Management System (SMS) som vil gi nye krav om flysikkerhetsprogram inntil safety management er etablert.
- management – ledelse
 - system – styring

De fleste er gått over til kvalitetsstyrings-system etter ISO 9001-2000 metoden.

Før JAA er ferdig kan imidlertid EASA ha fått på plass nye regler. EASA vil imidlertid være framtiden. Styringsystem kan være PDCA: PLAN - DO - CHECK - ACT

Petter Nesser fra Forsvarets forskningsinstitutt fokuserte innen området økt terrorisme i verden. Han redegjorde for terrorismen i Europa og endringene i trusselbildet. Det er vanskelig å få informasjon om kjerneområdene innen terrornettverkene. De er selvtrente og "hjemmedyrkede" mindre og større grupper. Gruppene trener også innen EU. Internett ser ut til å bli

enda mer viktig redskap også innen internasjonal terrorisme. Petter viste til flere eksempler på terrorhandlinger som har skjedd.

Konferansen ble avsluttet med flere arbeidsgrupper innen:

- Opplæringskrav innenfor Security-området. Gjennomgang av EU-kommisjonens forslag til krav til security-opplæring av ansatte i flyselskaper, lufthavner og regulerte fraktagerter med videre.
- Presentasjon av kvalitetssystem som er i drift hos en operatør.
- Human Factors implementering i norsk luftfart. Erfaringer og anbefalinger samt overtidsbruk i luftfarten.
- Regelverksendring fra JAA til EASA. Endrede operativkrav og omarbeidelse av dokumentasjon.
- Single European Sky – Et felles luftrom med en orientering og statusgjennomgang.
- Part 145 Human Factors Requirements: Achieving Safety and Operational Results through Proper Implementation.
- Innenlands helikopter – Ledelsens ansvar.



Ikdal Catering

Ikdal Catering as

Boganesgeilen 7, 4032 Stavanger

Tlf. 472 44 215/92 46 92 85

E-mail: postmaster@ikdalcatering.no



Studieplan 2007 til 2008 for Norsk Helikopteransattes Forbund

Styremedlem undervisning har utviklet en studieplan for NHF, denne vil bli lagt ut på websiden vår **www.nhaf.no** så snart den er godkjent av NHF styret.

Y-VEIEN I FLYTEKNIKK



**Ingeniør på tre år for deg
med fagbrev i flytekniske fag**

Søknadsfrist: 15. april, 2007



HØGSKOLEN I AGDER

Fakultet for teknologi, Grimstad
Les mer: www.grimstad.hia.no eller ring 37 25 30 00



Bodø-Værøy med AW139

Luftransport AS tok over flygingene på ruten Bodø-Værøy den 1. august 2005 etter CHC Helikopterservice AS. Det første halvåret ble ruten betjent av en Sikorsky S-61N på wet-lease fra British International Helicopters, pga at Luftransport's ny innkjøpte Agusta/Westland AW-139 ennå manglet noen detaljer for å få godkjent sertifisering i Norge. Men i februar 2006 var maskinen klar, og engelskmennene fikk reiseordre.

Tekst: Terje Vanvik

Foto: Andreas Grindvoll / Marcus Krogtoft

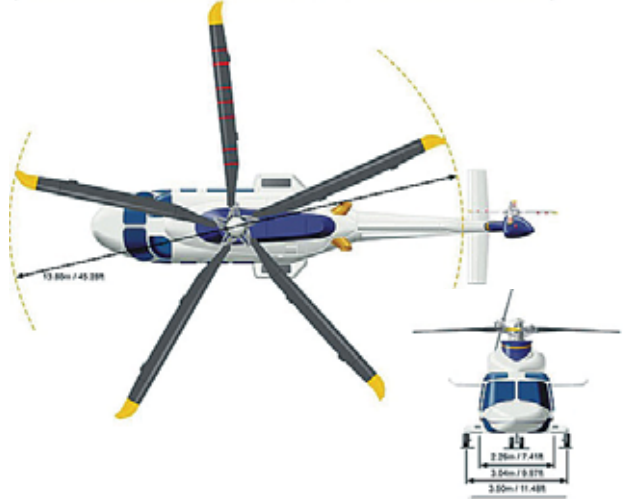
Kontrakten for denne ruta innebærer kun dagslys VFR, og som en konsekvens av dette flys det kun en tur om dagen i perioden 1. november til 31. januar, i motsetning til to turer om hverdagene resten av året. I helgene kjøres en tur lørdag formiddag, og en tur på søndag ettermiddag. En standard tur begynner med at tekniker på plass klargjør helikopteret mens crewet planlegger og leverer inn flightplan. Deretter tas helikopteret ut av hangaren og taues bort til tarmac området, vanligvis stand 11 på ENBO, hvor man innventer passasjerene og bagasje/cargo som handles av Widerøe Bodø. En representant fra Securitas kommer også for e å sjekke tauetraktoren og gå over crewet med metalldetektor!! Etter oppstart innhentes

klarering for turen, som vanligvis innebærer en klarering for en "Værøy 1 charlie departure", en prosedyre som henger igjen etter tiden da CHC fløy denne ruta, men som egentlig ikke er offisielt beskrevet noen steder. Turen en vei tar i gjennomsnitt ca 22 minutter, og innflygingen til heliporten på Værøy gjøres kun visuelt. Det blir en ca 20 minutters stopp på Værøy før returen tilbake til Bodø. Luftransport AS har eget billett-, booking- og frakt- kontor i terminalen, og pausen brukes til bl.a. å gå igjennom vekt og balanse beskjed for hjemturen.

AW-139 er et tomotors, 15 seters helikopter med god plass for bagasje, og maskinen tilhører den seneste generasjonen av helikoptre, noe som bl.a. gjenspeiler seg i cockpit, hvor all informasjon blir gitt til crewet

via 4 store LCD skjermer. Her kan man foruten standard attitude, navigasjon og systeminformasjon få skjematisk fremstillinger av el. og hyd. systemet, med bl.a. animasjoner for pumper som går og intuitiv farging av system komponenter for å indikere funksjon. Kort sagt, se enkelt at til og med piloter forstår.

I tillegg er også helikopteret utstyrt med to stk Flight Management Computere. Ettersom ruta er så kort taes ikke maksimal effekt ut i cruise, men helikopteret har allikevel en fart av ca 140 knop ved 66 % torque. Luftransport har i tillegg til dette helikopteret også bestilling på tre nye AW-139 for å betjene framtidige ambulansekontrakter i Tromsø, Brønnøysund og Ålesund. Den nåværende kontrakten for ruten Bodø-Værøy går frem til 31. juli 2008.



Weights

Max Take Off	6400	kg	14112	lb
Max Useful Load	2778	kg	6124	lb

Engine Rating (2 x Pratt & Whitney PT6C-67C)

Take Off	1252	kW	1679	SHP
Maximum Continuous	1142	kW	1531	SHP

Transmission Rating

Take Off	n.a.	kW	n.a.	SHP
Max Continuous	n.a.	kW	n.a.	SHP

Fuel Capacity

Standard	1562	l	413	USG
Auxiliary	500	l	132	USG

Crew

Pilot / Passengers	1/15
--------------------	------

External Dimensions

Length (rotors turning)	16,65	m	54,63	ft
Overall Height	4,95	m	16,24	ft
Main Rotor Diameter	13,80	m	45,28	ft

Performance (At MTOW - ISA)

VNE	310	km/h	167	kts
Max Cruise Speed	290	km/h	157	kts
Rate of Climb	≤≤>10	m/s	>2000	ft/min
Hovering IGE		m	15660	ft
Hovering OGE	>3600	m	12014	ft
Service Ceiling		m	19460	ft
Max Range	568	km		NM
Max Endurance			3 h 54 min	

Kilimanjaro

Sammen med 19 andre, hovedsakelig fra Sandnes og Ålgård, har jeg vært i Tanzania. Hovedmålet med turen var Kilimanjaro, 5895m høyt. Det hele begynte for ett og et halvt år siden. Fikk spørsmål fra en kamerat om jeg ville være med på turen. Han hadde nok ikke ventet et så rask og positivt svar (jeg er jo ikke en utpreget sportsmann).

Tekst/foto: Øystein Gjengedal, NFD

Tiden gikk og planleggingen gikk fremover. Turen skulle organiseres uten at noen norske reiseselskaper var med. Per R. Olufsen har god kontakt med Peter Mato som driver sitt eget turselskap i Tanzania. Hans spesialitet er å bringe turister opp og ned fra Kilimanjaro i tillegg til å arrangere safarier.



8. februar var det tid for avreise, turen gikk med KLM via AMS til JRO (Kilimanjaro). Der ble vi møtt av Peter Mato på flyplassen. Derfra var det ca 1,5 timer i buss, til Marangu og hotellet. Dagen etter var det avslapping på formiddagen, og på kvelden var det besøk i kirken hvor Peter Mato var konfirmert i sin tid. Der hadde presten,

Fader Alfred, samlet koret for å synge for oss før det var middag hos prestene med både øl og vin. Gode historier ble fortalt til mye latter.



10. februar var det avgang for den store fjellturen. Vi startet på hotellet og gikk opp til Kilimanjaro nasjonalpark. Der møtte vi en annen stor norsk gruppe, 29 stykker fra Stavanger og Jæren. Etter mye køståing ble innskrivningen unnagjort. Prestene fra kirken kom også opp til "gaten" og velsignet turen vår. Da var klokken så mye at det var lunsj før vi fikk startet på turen. Etter lunsjen begynte vi å gå. Vi gikk ca fem timer før vi kom opp til første overnatting på Mandara hut. Der ble vi innlosjert i 4 mannshytter. Middagen kom etter hvert på bordet, forret, hovedrett og

dessert, det er ikke verst på 2700m. Det skulle vise seg at det var standarden hele veien opp.



11. februar ble vi vekket tidlig med kaffe på sengen. Varmt vann til vask fikk vi også. Etter frokost og pakking var det morgengymnastikk, før vi var klar til neste etappe. Denne dagen startet med fint vær, men når vi kom over skoggrensene fikk vi et skikkelig regnvær. Det varte i ca to timer og stien lignet etter hvert mer på en elv enn en sti. Men regnet ga seg og solen kom opp igjen. Da vi kom til lunsj-plassen vår, var bordet dekket og solen skinte (3500m). Etter lunsj i det fri, gikk vi videre opp til Horombo hut på 3700m. Her ble vi innlosjert i 4 og 6-manns hytter. Vi skulle ligge to netter her.



"Fridagen" på 3700m skulle benyttes til avklimatisering. Det var planlagt en formiddagstur opp til Sebrafjellet på 4000m, men pga regn, valgte vi å slappe av på formiddagen og ta turen etter lunsj. Selv om dette er en kort tur i lengde, ble det en lang tur i tid. Hele tiden passet våre guider på at vi holdt tempoet nede "Pole pole" betyr "sakte sakte". Det var ikke vanskelig å skjønne hvorfor det heter Sebrafjellet. Tilbake til hyttene fikk vi gå i det tempoet vi ville, det var ikke noe problem å gå i normalt tempo når man gikk nedover. Under middagen sa Peter Mato, at han hadde sendt to mann ned fra fjellet for å hente ferske egg og bacon. To mann ned fra 3700m til 1700m og opp igjen for at vi skulle få egg og bacon til frokost, vi trengte en god start på neste dag.



Neste dag kom, og etter kaffe, vask og frokost startet turen fra 3700m og opp til Kibo hut på 4750m. Humøret i gruppen var upåklagelig, og ingen hadde merket noe alvorlig til høyden. Hvis vi klaget på litt vondt i hodet, fikk vi beskjed om å drikke mer vann, og det hjalp.

På ca 4300m kom vi til "The Saddle", en slette på 15km med slak stigning, "alle sletters mor". Når du står og ser utover den virker den uendelig. Men 2-3 timer senere var den også tilbakelagt.



Og hvor kan man treffe sine kolleger, jo på slutten av sletten, møter jeg Hans Kvelland. Han jobber også på SVGOM, han på skift 1 og jeg på skift 3. Han på vei ned etter å ha vært på Kilimanjaro og jeg på veg opp. Vi hadde snakket mye om

Kilimanjaro det siste halvåret på jobben og vi gledet oss begge til turen. Jeg ville vite hvordan det var og han var glad og fornøyd etter å ha vært oppe. Det var bare å traske videre, jeg i sakte kino mens Hans gikk i fritt tempo. På ca 4500m var det lunsj, suppe, hovedrett og frukt til dessert.



Turen gikk videre opp til Kibo Hut 4750m. Der fikk vi 3 timer i sengen, på 10 manns rom i en kald murbygning. Noen fikk sove, andre (som undertegnede) fikk ikke. Klokken 21 ble vi vekket. En på gruppen hadde pulsmåler og konstaterte at hvilepuls på 4700M var 45-50 høyere enn hjemme. Etter vask og bytte av undertøy (Pete Mato anbefalte å spare ett sett til siste natten). Middagen kom på bordet, siste måltid før siste etappe opp. På dette måltidet valgte de fleste å nyte medbrakt mat, "Real Turmat" el. Klokken 23 var vi klar til å gå, kledd for en god norsk vinterdag. Det er ca 10 minus, nesten ikke vind og klarvær.

På ca 2km luftlinje skulle vi opp 1000 høydemeter. Begynnelsen av turen er ganske "slakk". En av guidene går foran og regulerer farten, det går så sakte så sakte. Etter ca 2,5 timer får vi en pause på ca 20 min. Jeg er så trøtt at jeg kunne ha sovnet stående, men det får vi ikke sjansen til. Guidene passer på at vi holder oss våkne. Etter pausen starter vi på det bratteste partiet. 99 ganger skal vi krysse fram og tilbake. Vi begynner å merke at luften er tynn. Klokken 05:30 kommer vi opp på Gillmans Point, det er mørkt ennå men det går ikke lang tid før det begynner å lysne.



Selv ville jeg sett soloppgangen herifra, for jeg bestemte meg om jeg skulle gå videre til Uhuru Peak. De andre i gruppen som hadde bestemt seg for å gå videre, ville starte med en gang så her var det bare å bestemme seg fort. Turen fra Gillmans point til Uhuru Peak er beregnet til to timer.



Herifra og opp er det ikke noe bratt, kun noen slakke stigninger. Kun 200 høydemeter på 2km. Der det var slett, gikk det "lett", men i slakke motbakker, gikk jeg 15-20 skritt, tok en pause på stavene og så en ny økt på 15-20 skritt. Man kan trygt si at det gikk sakte, men sikkert fremover. Det var tungt, men det gikk allikevel veldig greit siden det ikke var noe tidspress. På veien oppover kom solen opp, det ble varmere og vi kunne nyte utsikten.



Klokken 8 om morgenen kom vi opp til Uhuru Peak, 5895m over havet. Det var en spesiell opplevelse, stå oppe på toppen og være så sliten men allikevel så glad for å ha kommet dit. Det kan ikke forklares, det må oppleves. Vi er kjempefornøyd, Peter Mato gliser også, nok en gruppe har nådd målet. Dette var hans 691. gang på Kilimanjaro. Han ser ut som han har vært på en helt vanlig søndagstur. Det blir mye filming og fotografering på toppen, alt skal foreviges.



Det er spesielt å stå og se ned på skyene. Mens vi sto der, så vi også en tomotors propellmaskin passere langt der nede. Etter ca en time på toppen, var det på tide å begynne på nedturen. Det gikk utrolig mye lettere. Spesielt ned til Gillmans Point, derifra og ned til Kibo måtte vi gå forsiktig,

Fortsettes neste side

siden det var så bratt. Vi kom omsider ned til hytten og fikk en halv time i sengen før vi måtte opp igjen. Andre grupper på vei opp skulle ha rommene. Det var bare å få i seg noe mat og begynne å gå nedover mot Horombo hut. Vel nede på Horombo var det tidlig kveld. Neste dag skulle vi gå helt ned til gaten. Den etappen som vi brukte to dager på opp, var kun en formiddagstur på vei ned. Vel nede var det mye venting og køståing for å få papirene i orden. Men etter flere dager på fjellet gjorde det ikke så mye at vi måtte vente litt, vi kunne jo ta en kald pils mens vi ventet. En kald Kilimanjaro smakte fortreffelig etter en slik tur.



Etter dette var det transport ned til hotellet, lunsj og avslapping før utdeling av diplomer.

Utdelingen foregikk i hotellets hage med både guider og bærere til stede. Mye lokal sang og dans både før og etter utdeling av diplom. Der fikk vi også smake banan øl, det smakte helt for j....., og er ikke noe jeg kommer til å savne.

Etter dette hadde vi en uke med safari. Vi var i tre parker, Lake Manjara, Serengeti og Ngorongoro-kratret. Dette var også en begivenhetsrik uke, vi fikk bla. sett de fem store – Løve, Elefant, Nesehorn, Leopard og bøffel, i tillegg fikk vi også sett geparden samt mange andre.....men fra den uken akter jeg ikke å skrive noe, kun legge ved noen bilder.

Hvis noen ønsker mer informasjon om turen er det bare å ta kontakt!



I fly Sikorsky.

Because there's a
lot of water between
here and home.

Flying to and from an oil rig, day in and day out, is a relentlessly demanding job. And no helicopter does it better than my Sikorsky S-92. It has the consistently reliable performance I need, and the advanced-technology safety features I want. In fact, the S-92 is the safest, most economical helicopter in its class. The way I see it, I fly the world's best helicopter for the world's toughest mission.

I fly Sikorsky.



Sikorsky

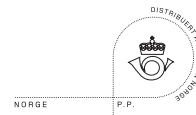
A United Technologies Company

www.sikorsky.com

Aircontactgruppen AS

REPRESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT CORPORATION

SOMMERGATEN 13-15, 0255 OSLO – TELEFON 22 92 55 00 – TELEFAKS 22 43 08 49 – WWW.ACG.NO – POST@ACG.NO

B

Returadresse:
Norsk helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger Lufthavn

INFORMASJONS- 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.

ww.nhaf.no

ØNSKER DU Å ANNONSERE I NHF-NYTT?



Ta kontakt med redaktør
Jens Morten Mørland for prisoversikt
Tlf. 45 60 22 00
e-mail: info@nhaf.no



MEDLEMMER I NHF

Pr. 15. mars 2007

MF-Heli-One:	252
MF-HS:	112
TAF-Heli-One:	94
LTF:	42
TAF-LT:	19
LT-rednm.:	11
NLA-tekn.:	8
NLA-rednm.:	27
NHTF:	39
NH-TAF:	4
NH-rednm.:	4
Airlift:	2
NHF:	10
Totalt	624

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 eller send pr. post.

I neste utgave av NHF-Nytt kan du bl.a. lese om vårt besøk på verdens største helikoptermesse, arrangert i Florida.

