

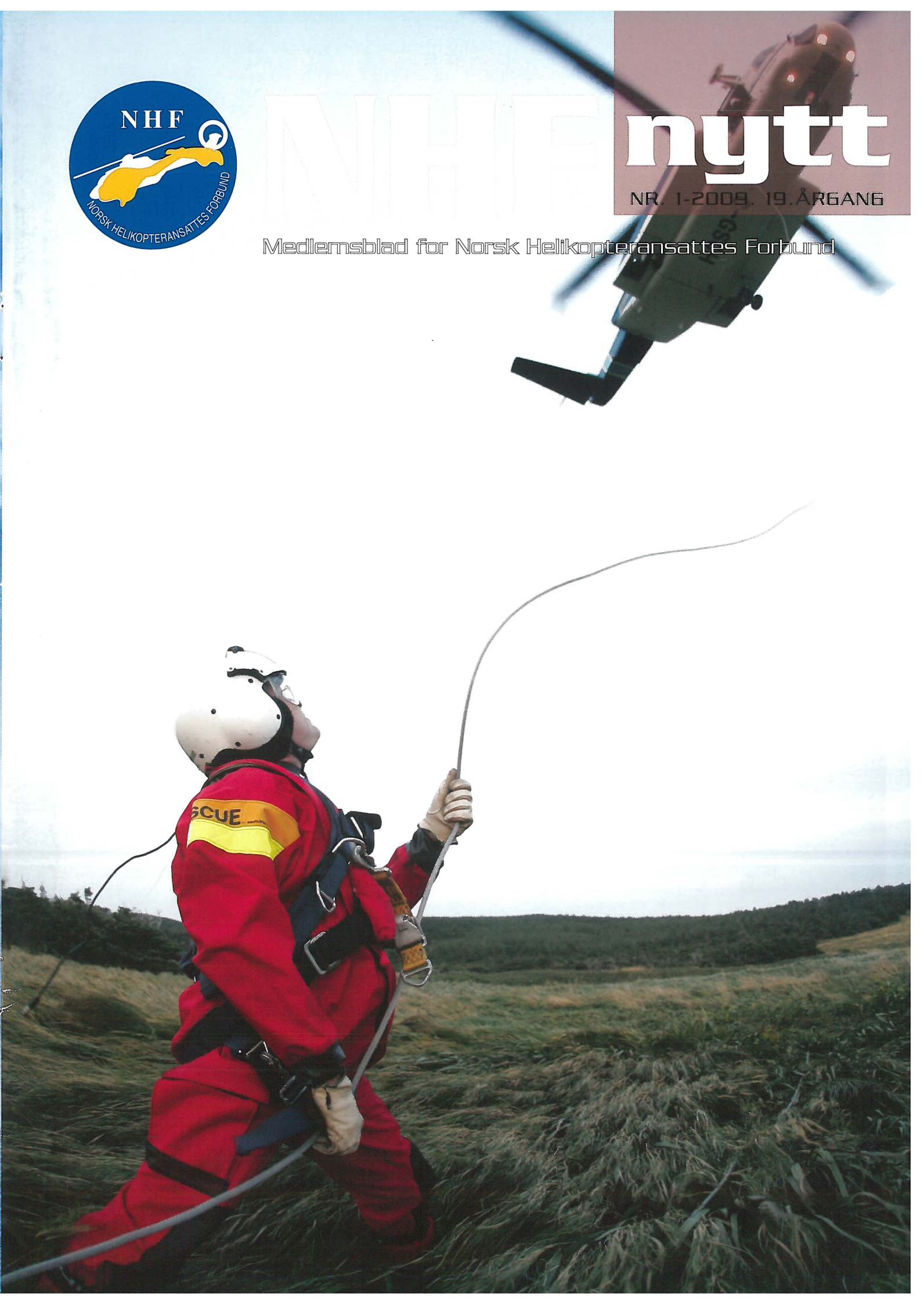


NHF

nytt

NR. 1-2009. 19. 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



Styremedlem lover og bestemmelser

Are Kringstad

Arbeidssted: CHC HS
E-post: bestemmelser@nhaf.no



Nestleder

Edvin Holstad

Arbeidssted: Heli-One
E-post: nestleder@nhaf.no



1. varamedlem (Lover og best).

Eivind Elvatun

Arbeidssted: CHC HS
E-post: vara1@nhaf.no



Sekretær

John K. Pedersen

Arbeidssted: Heli-One
E-post: sekretaer@nhaf.no



2. varamedlem (Info)

Knut Kristensen

Arbeidssted: CHC HS
E-post: vara2@nhaf.no



Styremedlem Utdanning

Erlend Trane

Arbeidssted: Heli-One
E-post: utdanning@nhaf.no



3. varamedlem (Utd).

Ronny Lie

Arbeidssted: CHC HS
E-post: vara3@nhaf.no



Styremedlem Informasjon

Laila Veronika Østbø

Arbeidssted: NH
E-post: info@nhaf.no



4. varamedlem (Øko).

Ørjan Bjerrang

Arbeidssted: LT
E-post: vara4@nhaf.no



Styremedlem Økonomi

Harald Prestvik

Arbeidssted: LT
E-post: okonomi@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

7 Nasjonale redningsmanns-
samling 2008



12 NHF Kurs - Sterke fagforeninger



14 Litt av hvert...

15 Cinderella In The Flight

16 På besøk hos EASA



18 Solaknferansen 2008



22 Prøvenemnda flyfag



24 A&I kongress 2008

29 Profilen



30 Representantmøte 2008

31 Airmed

33 Annual Aviation

35 Flyfag konferansen 2008

37 EC225



38 Lufttransport

39 Henning Ramsey

40 Taf. LT / Thomas Skarstein

41 Bjørn Askeland /
Samarbeidsfunn

42 Rapport fra Havarikom
Mc tur





NHF ønsker alle medlemmer velkommen til Grunnkurs for tillitsvalgte 2009!

Først og fremst veldig gladelig at vi har muligheten til å tilby nok et kurs.

NHF vil gjennomføre modul 1 i Grunnkurs for tillitsvalgte:

Fagbevegelsens oppbygging og virkemåte

Dato: Fredag 13. mars. – søndag 15. mars.
Sted: Stavanger / Sandnes
Deltakere: Alle som er nåværende eller kommende
tillitsvalgte

Foredragsholdere: Tellef Hansen/De-Facto

Påmelding innen:

16. Februar 2009

Gå inn på www.nhaf.no for påmelding !

INNKALLING TIL REPRESENTANTMØTET 2009

I tradisjon tro, vil representantskapsmøte
i 2009 bli avholdt på Ernst Hotell i Kristi-
andsand 13. til 15.februar. Det blir temadag fredag.

Delegatenes navn, forening og firma inn-
berettes til arbeidssutvalget / forbundskontoret (afu@nhaf.no) så snart som mulig,
men senest 21 dager før Representantmøtet. Ref. til NHFs

Vedtekter Kap .3.8 § 3.

Forslag/saker som ønskes behandlet på ordinært Representantmøte, må være NHFs styret
(styret@nhaf.no) i hende senest en måned før Representantskapsmøtet holdes.

Ref. til NHFs Vedtekter Kap .3.8 § 3.

Lederen

Kjære kollega

Hei

Nå er 2008 over, og du har endelig fått det som skulle vært 2008 utgaven av bladet vårt. Denne endringen fra tidligere, da vi prøvde å gi ut minst 4 nummer pr. år, til bare 1 blad i året, har både hatt positive og negative sider. Det meste av nyheter, artikler, annonser osv. legges nå ut på hjemmesidene våre. Dermed får du nyhetene raskere, og ikke minst har vi i forbundsledelsen fått en mye mer effektiv og raske måte å nå ut til medlemmene på. Noen savner enda bladet, da de kanskje ikke bruker internett så mye. Men tiden med regelmessige bladutgivelser er nok definitivt forbi. Legg til hjemmesiden vår i dine favoritter i dag, www.nhaf.no. Det er og en fin startside for å finne nyheter fra bransjen, da vi har en bra newsfeed på siden som hele tiden søker etter nyheter til våre medlemmer.

Det har vært et begivenhets rikt år. Og det ser ikke ut til at det roer seg ned med det første. Finanskrisen, hørt ordet før? Berører det oss? Og våre arbeidsplasser? Ganske sikkert. Hvordan vil tiden vise, men at der er for tiden store endringer på gang, det er der liten tvil om. Om det er finanskrisen eller andre ting som har gitt oss store endringer på eiersiden i de fleste av bedriftene skal være usagt. Men det var da mange omveltninger på et år. Heli-one, og CHC Helikopter Service as som var eid av kanadiske CHC, er solgt. Ny eier er et amerikansk selskap som heter First Reserve. Norsk Helikopter som var eid 51% av Ugland, og 49% av Bristow Helicopters, er nå et heleid Bristow selskap. Lufttransport, var eid av Norsk Helikopter. Nå er det Ugland som eier Lufttransport. Hva som vil komme ut av disse eierskiftene gjenstår

enda å se. Men jeg tror nok vi vil se endringer, uten at det trenger å være negativt. Det som er viktig i denne tid er at de tillitsvalgte er våkne. I en tid med store endringer er det viktig at du som medlem har våkne kunnskapsrike tillitsvalgte til å passe på og ivareta dine rettigheter som ansatt. Jeg vil i den forbindelse minne alle om viktigheten av å delta på kursingen som NHF kjører for tillitsvalgte, og medlemmer som kanskje kan bli tillitsvalgte. I 2008 har vi kjørt 2 kurs med bra deltakelse, i år er det planlagt 4 kurs gjennom året. Det er viktig i disse tider å utdanne tillitsmannsapparatet. Kontrakter kommer og går, og der har nok vært for mange endringer til å ta med alt her, men en stor nyhet, er verdt å merke seg. Det har for første gang på mange år kommet en ny aktør inn på det lukrative offshore markedet. Airlift har fått en 3-årig kontrakt med DNO / Revus, og kontrakten skal opereres av danske DanCopter, med en EC155. Vi har og hatt sentrale hovedforhandlinger på overenskomsten i 2008. Det var en drøy afære, uten at jeg skal komme nærmere inn på det. Etter flere runder og tur til riksmeklingsmannen kom vi frem til en avtale vi kunne anbefale. En del artikler fra forhandlingene og fremdriften ligger på hjemmesidene, igjen, bruk sidene, hold deg oppdatert.

Til slutt vil jeg få ønske alle et fortsatt godt nytt år, selv om vi har kommet godt i gang med 2009, før bladet kommer noe forsinket ut av trykken. Fortsett det gode arbeidet.

Øyvind Strøm
Leder
NHF

Redaktøren

Det er gått noen år siden jeg var i NHF sist, og det er en glede å være tilbake! Har hatt 2 spennende år for CHC i Nigeria, men valgte å komme hjem da jeg skulle bli mamma.

Småen er allerede 2 år, og det er travle tider med full jobb som tekniker i Norsk Helikopter, medlem i Prøvenemda, redaktør for NHF-Nytt og hjemmesidene våre, www.nhaf.no.

Det er kjekt å se at flere kommer med bidrag til sidene, ellers kan det fort bli mye Norsk Helikopter stoff ;D)

Det jobbes for tiden med å lage en ny infobrosjyre som skal presentere forbundet, og vi jobber også med å få medlemmene våre mer aktive på hjemmesidene våre. Vi legger ikke bare ut informasjon fra forbundet, men prøver å oppdatere dere med nyheter innen bransjen, samt nyttig hjelp og råd for våre tillitsvalgte.

Dere kan også lese mer om EASA, AEI sitt arbeid og lese fra fora hvor NHF etterhvert er blitt ivrige deltagere på. Noen av disse er Flyfagkonferansen, AEI Annual Congress, Solakonferansen, Airmed, og den aller første nasjonale samling for redningsmenn.

Vi jobber også med å lage til en slags "newsmail" som skal komme til dere med jevne mellomrom. Her vil dere motta info fra NHF, og det vil presenteres stoff som er nytt på hjemmesidene.

Uten deres bidrag, vil det likevel ikke bli det helt store, så jeg må få rette en stor takk til alle bidrag i året som har

gått. Kom gjerne med innspill til forbedringer og stoff dere tror vi ønsker å dekke, så kan vi alltid sende noen fra NHF til å dekke saken.

Til slutt ønsker jeg å si at jeg håper alle får ett godt år i 2009.

Laila Veronika Østbø, Info NHF





Nasjonal redningsmannssamling 2008

(En utvidet utgave av reportasjen som ligger på www.nhaf.no)

For første gang i historien har man endelig klart å samle helikopterbransjens redningsmenn til felles konferanse. Med andre ord, redningsmenn fra NLA, Norsk Helikopter, Lufttransport, CHC, Airlift, 337 og 330 skvadronen i forvaret. 60 deltagere må sies å være et bra oppmøte, og det var en spent gjeng fra NLA jeg møtte i konferanse salen på Rica Hell Hotell i trondheim.

Nasjonal standard for redningsmenn er i hovedsak bakgrunnen til denne samlingen, og en har vel insett at en samlet er mer slagkraftig overfor myndighetene i saker som spiller store roller for arbeidslivet til den enkelte. Initiativet kommer fra NHF medlem Vegard Landsem og NLA sitt redningstekniske utvalg.

Elin Staveli, regionsjef NLA Midt-Norge åpnet konferansen med bakgrunn og ros av "poteten" redningsmannen som er så utrolig anvendelig i alle typer oppdrag. Marte Ramborg ovetok deretter for a lede oss gjennom denne konferansen. Hun åpnet med målet for samlingen, som er å

samarbeide om nasjonal standard for redningsmenn, jobbe med felles prosedyrer, og ikke minst det underliggende; Yte det beste tilbud til alle som trenger det.

Bakgrunn for Nasjonal Standard for redningsmenn.

Fritz-Ivan Gulbransen, redningsmann 330 skvadronen
En redningsaksjon på Finnmarksvidda på 90 tallet gav Fritz-Ivan en vekker. Han var 21 minutter på en fjellhulle, skled 2 ganger og klarte akkurat å ta seg for. Etter dette, ble han mer enn noen gang klar over behovet for å gjøre noe med kvaliteten på tjenesten. (utstyr, prosedyrer etc). Det ble da bestemt at det måtte jobbes mot Justis og Helse- departementet. Redningsteknisk Forum laget deretter utkastet til denne standarden som ble vedtatt i 2002. Mandat ble gitt til Per Magne og Fritz-Ivan, å komme med det endelige forslaget som ble vedtatt i 2002. Per Magne reagerte på at det under en ny kontrakt i NLA, ikke var nevnt noenting om redningsmannen ifm levering av redningstjenesten. Var tidligere mye fordelt på frivillige, samtidig som myndighetene ønsket at sivile operatører skulle mer inn på banen. Arbeidet ble da å få redningsmenn inn

som en del av redningstjenesten i fremtidige kontrakter. Hensikten var at ytelse av tjeneste og sikkerheten til redningsmannen skulle bli ivaretatt.

Status idag:

Idag følges utviklingen av tjenesten nøye av de forskjellige operatørene. Standarden en finner idag er minimumsstandard for tjenesten, og den er ikke revidert på 6 år, selv om utdanning og andre områder er utviklet videre.

Flere spørsmål er enda ikke besvart-
Bør en sette standard for utdannelsen og treningen ?

Bør en sette krav til utstyrer en redningsmann bruker?

Hva med legene? Bør ikke deres kompetanse også ha en standard?

Dagens organisering av luftambulansetjenesten.

Øyvind juell, Daglig leder Luftambulansetjenesten ANS Luftambulansetjenesten, etablert 2004, skal ivareta den flyoperative luftambulansetjenesten i Norge og anskaffe det medisinske utstyret. Helse og Omsorgsdepartementet eier 4 foretak

(RHF) som eier Luftambulansetjenesten ANS. 22 baser er ansvarsområdet, og budsjettet er idag oppe i mer enn 700 millioner. Tjenesten er vesentlig for at folket skal få en likeverdig tjeneste over hele landet. Konkurransen er ikke som før mellom operatørene innen disse tjenestene, så nå kan en istedet samarbeide for å opprettholde kvaliteten. For mer info om dette, gå inn på www.luftambulanse.no

Nye Kontrakter(2009-2015)

Steinar Bjørås, Luftambulansetjenesten ANS

Kravspec (SKAL-krav) for de nye kontraktene:

- Nasjonal Standard for redningsmenn
- Luftfartstilsynets krav til HEMS Crew
- Bestått teori PPLA-A sertifikat

Det finnes flere BØR krav, men disse blir bare plusspoeng om de er med under anbudet. Operatørens Standard skal kontrolleres av ekstern revisor. Bakgrunn for kontraktene: Viktigst: "Equal level of safety" Overload av redningmannen? Hvor går grensen?

Tilbakemeldinger tyder på at kravene fungerer greit, og at redningsmennene gjør en god jobb.

Status Nasjonal Standard 2008

Kjetil Larsen, seniorredningsmann CHC HS

OLF har ikke tatt til seg den nasjonale standarden, men noen av operatørene har heldigvis tatt den til seg.

Medisinske krav CHC:

- NOU 76-2 er dagens krav som skal tilfredstilles. (gammel opplæring) - Kreve fagbrev ambulanse på sikt?
- B-HLR (D-HLR)
- Årlig trening med SAR pleiere på Haukeland.

Helskrav:

- Årlig helsesjekk
- Intervju/Psykolog hvert andre/tredje år. CHC mener OLF bør legge seg på standarden.

Norsk Helikopter, Roy Hansen, senior redningsmann

Norsk helikopter, etablert 1994, har vært i SAR tjeneste til og med 2007, men idag er det kun Hammerfest, en liten annerledes operasjon.

Fysiske krav:

- Nasjonal Standard
- Årlig test
- Testlab: Nui bergen

Medisinske krav:

- NOU 1976-2
- Ambulanse, spesial og sykepleier ligge som krav
- DHLR

Medisinsk kompetanse:

- Trener med CHC på Haukeland
- Egentreningsprogram på base
- Medisinsk fagansvarlig lede tilknyttete tjenesten.
- Akuttmedisinsk prosedyremanual.

Redningsteknisk kompetanse:

- Heisoperasjoner
- Vannredning
- Bakkeredning

Airlift

Inge Kjevik, senior redningsmann

Stort mannskap på beredskapsvakt, men det er vakthavende lege som bestemmer hvem som skal bli med på oppdrag. For mye arbeid uten prosedyrer som er fastlagt i et skriftlig underlag. Her har vi en jobb å gjøre. Ny nasjonal Standard har gjort ting lettere, med hensyn til hvor en skal legge seg mht utdanning, etc. men Nasjonal standard er med som et krav i kontrakten med sysselmannen, den blir også brukt som en guide når en skal rekruttere nye redningsmenn.

330 Skvadronen (Seaking)

Lasse Coucheron, senior redningsmann

5 baser med tilstedevakt

Florø fra 2009

Alle Seaking gjennomgått IRAN (skrogin-speksjon) og NVG MOD (nattflyging)

23 redningsmenn:

-12 sykepleiere

-11 fagbrev ambulanse "

Økt aktivitet

25-48 i aldersforskjell

Konklusjon

Nasjonalt standard har økt standarden, kompetansen har medført at en kan utføre flere typer oppdrag. Den har også ført til mere kvalifiserte søkere på opptak. (et godt verktøy for folk som er under utdanning) Målbart på hva folk bør/skal kunne, er en veldig fordel, ser et stort potensiale som kanskje bør utnyttes.

337 Skvadronen (Ilynx)

6 redningsmenn og 2 under utsjekk .

7 innehar idag nasjonal standard, den siste er underveis.

5 sykepleiere.

Ras på Svalbard: kan dere bistå? Ja, operative på alle områder, og alt utstyr ombord.

Lufttransport AS

Jørgen Melau , sjef redningsmenn

Nasjonalt Standard hjulpet enormt.

LT har tidligere hatt redningsmenn med "lav status". Nå er det i kontrakten at en skal følge nasjonal standard.

- AW 139 innfasing
- 12 redningsmenn (4 nye siste året)
- 3 baser: Tromsø, Brønnøysund og Ålesund

3.5 ansatte pr base

Sertifisering

- Falk Nutec "papirsertifisering"
- Samlinger-skred, bakke, vannredning next isbre.
- Trener mye på vakt
- Utfordringer mht nasjonal standard:
 - system for oppfølging er vanskelig
 - Ny base med annen konfigurasjon. Ålesund har tidligere vært uten redningsmann (4 crew konsept)

Hvordan imøtekommer 2 timer trening pr vaktuke? Godt samarbeid med lokale alpine og skred redningsgrupper i området. Underhengende beredskap med nye maskiner; Skal ha heis ifølge ryktene. Underhengende kan ikke gjøres slik dem er nå, dvs nå skal en ikke utføre underhengende, heisene er på vei for å gjøre underhengende operasjoner. Tidsaspekt? De to første sk

ICA (de to største heisprodusenter sier at heis KUN skal brukes til heising, ikke rappelling og underhengende last.) Skal ikke operere heis, men feste tau rett i kroken. Sier Jørgen.

NLA, Per Magne Tveitane, redningsteknisk sjef

NLA er idag 31 redningsmenn fordelt på 9 baser, med rotasjon mot andre baser og rotasjon /forskyvning iforhold til crew også.

- Med innføringen av nasjonal standard, økte yrkesstolten.
- Nasjonal standard gav innhold til salingene.

- NLA har utarbeidet en Redningsteknisk operativ manual med kryssreferanse i forhold til nasjonal standard: dvs hvor i organisasjonen er paragrafene i stand den ivaretatt?(Dette gjorde også at en lettere så hvor personell manglet kurs etc.)
- Nemko fikk oppdrag og stå for sertifisering... (må ha inn 3. part)
- NLA har laget sertifiseringsprogram som gir sertifikat som varer i 3 år. En må ha resertifisering inn etter 3 år. Sertifikatet varer 3 år forutsatt at en ikke er ute av drift mer enn 6 mnd, og har gjennomgått årlig repetisjon kurs.

Ole Hafnor, avdelingsdirektør i rednings- og beredskapsavdelingen i Justis- og politi departementet.

Ole Hafnor gav oss en generelt bilde på redningstjenesten i Norge:

- 10 nye helikopter og 2 hovedbaser.
- Norsk redningstjeneste er basert på spleiselag mellom offentlige og private organisasjoner.

Hafnor syns at all fientlighet som en merket da han startet arbeidet med redningstjenesten på 90 tallet, er borte. NH 90 opsjonen forkastet, men ikke NH 90. Ca 4-5 fast ansatte i dette prosjektet og 3 stillinger er lyst ut. Hafnor avsluttet med å si at en burde ha et felles nødnummer som kan brukes uansett hvilken hjelp man trenger. Helsenorge er foreløpig imot dette.

Spørsmål fra salen;

Bør en ikke nå tenke litt mer som Sveits og samle all redning under ett?

Under en ulykke møtes gjerne 4-5 organisasjoner på skadestedet, med forskjellige kulturer. Det er behov for flere samlinger/møter for å samordne og koordinere. (skadestedskurs bør oppjusteres kanskje sier Hafnor, Redningsfaglig råd er høyt profilert. Status for redningsfaglig håndbok? Hafnor svarte at en venter på en Kongelig resolusjon som skal være ferdig før Jul, så er den på plass.

GRYTØYA 5.2.08

Åge Ellefsen, selv tatt av skredet, jobber som redningsmann 330 skvadronen. (Johan, pilot i Norsk Helikopter var med) Litt fakta om tiden før skredet:

- Informasjon om vær fått kvelden før
- Toppvalg, rutevalg tatt
- Kontroll av utstyr, bilspade gjort
- Test av ferdigheter. (litt rusten etter 2 år...gjennomgått ting sammen)
- Veivalg (holdt avstand aldri mer enn 1 av gangen over henget)
- Snøprofil undersøkt

Ellefsen ble tatt av skredet, og befant seg 18 min under snø. Han var heldigvis bevisstløs (bruker da mindre oksygen når en puster). Johan som akkurat stod utenfor skredet, prøvde å ringe etter hjelp (gikk tom for strøm). Han hadde blitt ført ca 1 km nedover med skredet. Johan brukte nødpeilesenderen de hadde med seg da han fant sekken til Åge i overflaten av skredet. Det tok 61 min fra scramble til helikopteret kom til stedet. Da redningsmannskapet kom frem, var Åge blå i ansiktet og hadde snø i nese og munn... Begynte selv å puste.



UTFORDRINGER MED SNØ**Håkon Nordseth, redningsmann NLA****SKREDhistorie:**

Restrisikoen blir mindre og mindre jo mer ting som lokker der nede. Eks: far og sønn, som forvilla seg for langt vest, det er mørkt og kaldt. Da tenker en fort på varmen og maten rett der nede. Risikoen blir "så liten" at en vurderer den som liten eller ingen. Vi glemmer at det er akkumulert risiko vi snakker om. Håkon fortalte om den supereffektive luktesansen til hunden: Den begynner å virke allerede ved 20 molekyler. For å sette et bilde på hva vi snakker om, så kan en ta 2 bøtter med luktmolekyler (gass,) dele ut KUN 1 ml til alle mennesker i hele verden. Da vil alle ha like mye molekyler i hånda som det er mennesker i verden! Snø er vanskelig, er ALLTID restrisiko....

Vi er kritiske til dem som blir tatt av skred, vi blir kritiske til dem som kjører ihjel en elg, men dem som blir tatt av skredene, utgjør en gruppe som opptar de aller minste helseproblemene i forhold til alle dem som sitter hjemme og sitter seg ihjel i sofaen. Snøscooter er en voksende gruppe som dermed er mer utsatt for skredfarer og diverse. Ellers er det veldig generell gruppe av mennesker i samfunnet som blir tatt av snøras Verdensrekorden på å bli funnet i live etter snøskred er Svensk. Etter 30 min har man allerede bare 47% sjanse for å overleve. Nordseth mener dette nok er den eneste rekorden svenskene har igjen i vintersport. ;0)

Hvordan finner vi dem så i snøen?

- nesten halvparten er synlig i overflaten
- hund og sonding (mest hund)
- SM utstyr, snøradar. SM (sender/motaker) I Norge er det mellom 30 og 50 000 Sendere/mottakere. Litt under halvparten kan bruke det!

Hvorfor skal man ha en nasjonal standard for skred?

Vi trenger en MAL. Vi har mellom 3-5 skred i året i Norge med mennesker, andre land har 200 i året.

Kan vi ha en mal som kan følges av alle?
Spør Nordseth.

Ja! uansett hvem som kommer frem først vil man ha en prosedyre for søket. En må også dokumentere avvik fra standarden.

Hvem gjelder så dette for?

Luftambulans, Politihelikopter, redningshelikopter, og alpine redningsgrupper.

Hva mer kan vi gjøre?

Sender/mottaker trening. Gi slikt utstyr til ungene, ha konkurranser.... Motivasjon... å HA utstyr er IKKE det samme som å kunne bruke det. S/M utstyr skal være et VERKTØY å bruke for alle, det gir grønt eller rødt lys. Når en er på det røde trenger vi kompetansen, redningsmenn etc... Nordseth foreslår at en kan bruke skredkort som en har laget. En har da en mal for hva en skal gjøre ved et skred.

VANN**Jan Aa Gjeterud, instruktør Rescue 3**

Fakta er at en har ca 1 min pr grad i vannet på å komme ut hvis en faller ut i vannet.... Kasteline, et must! 4-5 drukningsulykker i året er for mye. Generelt er det stor vilje til å samarbeide om prosedyrer.

NAR6 (Norske Alpine Redningsgrupper)**Bengt Flygeel Nilsfors**

I Norge er det blitt mye sikrere å klatre, det er ca 4 år siden en nordmann omkom i norske fjell. Litt historikk om redningstjenesten i Norge: Grupper innenfor Røde Kors har holdt på siden slutten av 60 tallet (også selvstendige små grupper) Fra begynnelsen av 90 tallet hadde man opplevd flere bergingsaksjoner som var preget av rot og ustrukturert jobbing. Samarbeid med 330 skvadronen kom etterhvert igang, men først i 2007 kom gruppa til som en enhet .

Hensikten er at en skal ha en sikker redningstjeneste i alpine terreng. Det er idag 8 slike grupper i Norge, noen med undergrupper.

- Viktig at de lokale gruppene samarbeider med politiet og lokale samarbeid partnere (NLA,330 etc)
- Krav er klatreerfaring , redningsteknikk og førstehjelp .(eventuelt bred og skred-trening)
- Skal ha klatrer aktivt min. 4 år
- Må ha erfaring i teknisk klatring
- Øvelse min. 1 gang årlig
- Kamerat-trening
- Skal være **aktiv klatrer**

Nilsfors påpekte at det ikke finnes noe som heter kurs hos Narg, bare øvelser med erfaringsutveksling... Det er også laget en felles forståelse for sikkerhetsnivå. Målet vi har, er å få til felles prosedyrer... Finnes idag på intranett for alle medlemmer.

Inge Skjevik , senior redningsmann Airlift**Svalbard, Syssekmannen :**

Super Puma med mannskap på 5, dauphin 4 ved tsar (2 uten)
Utfordringer på Svalbard:

- Kommunikasjon og varsling (ikke mye mobildekning)
- Klima
- Mørketid (27. Oktober til 15. Februar)
- Store avstander

Virksomheter som kan føre til oppdrag:

- Scooterkjøring
- Cruise-båter
- Gruvedrift
- Turisme
- Fiskeflåten
- Forskning/UNIS

I 2007 hadde en ca.25 SAR og 25 ambulansoppdrag.

Paneldebatt (Fritz)

Posedyrer: bør vi dele prosedyrene med hverandre, så alle kan få nytte av det? Enighet om at visse ting bør alle redningsmenn ha felles prosedyrer på (samband, vinkesignaler etc) Også når det gjelder utstyrs pakken en bruker, kan en samkjøre.

Resertifisering

Hvem har ansvaret? Helseforetakene har stort ansvar. Ikke enighet i at en trenger en standard for dette. Bør en ha standardisering av utstyr? mange enige. Forslag om å møtes, vise frem utstyr, samles for å snakke prosedyrer og standarder.

Standardisering

Justis Pål, åpen for lokale tilpasninger.. Er helseforetaket som skal bestemme utstyr. Det ble også stilt spørsmål om ikke det burde legges inn litt redningsteknisk bakgrunn når en kjører introkurs for leger.

REDNINGSTJENESTEN

Det er kun 330 skvadronen som ER redningstjenesten. De andre, NH, NLA etc, er en del av denne i det øyeblikket en får utkall.

Kommunikasjon:

Luftambulansetjenesten- bruker redningslederne fra HRS (Hovedredningssentralen Sør) ressursene som er rundt? Eks luftambulansen? Flere har erfaring med dårlig kommunikasjon.

HRS har overordnet operativt ansvar.

- Flyredning
- Sjøredning

Landredning er vanligvis dekket av lokale enheter. HRS har koordinert 3705 aksjoner inkludert internasjonale oppdrag i år:

- Seaking 783 ganger i sydnorge pr 13.10.08
- SLA 270 aksjoner
- 38 ganger offshore
- 1091 oppdrag med helikopter pr. 13.10.08

All statistikk viser at HEMS flyging er det farligste operative oppdrag i verden.

NORSAR, Beckhaug NLA

(Norwegian Search and rescue Team) Grappa skal utøve søk og redning internasjonalt. Hvem er så denne grappa?

- Norske redningshunder
- Oslo Brann og redningsetat
- NLA
- UD

Det er idag ca 40 mann, 9 hunder, veterinær etc som rykker ut samtidig. Grappa bruker Satelitt kommunikasjon.

- Hjemmegruppe-skal ha kontakt med presse og pårørende under oppdrag, holde løpende kontakt.
- 6 redningsmenn i NLA er med i grappa, 3 stk reiser ut ved utrykning.
- Avreiseklar under 10 timer
- Selvforsynt i 10 dager
- Oppmøte Gardemoen, obligatorisk debrief, sentralt lager i nærheten av møtested

INSARAG er organisasjonen som UN har ansvaret for. Det er over 80 medlemsland som er med i tjenesten.

Det jobbes etter en standard som er nedfelt i en manual. Her står også kravene til personell. For NLA er det nasjonal standard som gjelder. Holder en ikke kravene ved resertifisering, så ryker en ut av gruppa.

Hendelse: Landet ber om hjelp (UN) FN setter inn et rekogniseringsteam som finner ut hva en kan bidra med. UD responderer og sender ut ressursene en har bedt om. Regjeringen bevilger midler, og vertslandet holder fuel og transport. En bruker online kommunikasjon og her ser en også hvilke ressurser som er tilgjengelige. Eksempler på oppdrag gruppa har vært med på: 2003 IRAN, Tyrkia 1999. 3-4 alarmer etter IRAN. Grappa har Øvelser med SWESAR og ICESAR

Det er ikke meningen at gruppa skal brukes i Norge. Grappa jobber nå med følgende:

- få fast medisinsk ansvarlig
- prosedyrehåndbok
- nasjonal beredskap
- Prosjekt PHTLS (få brannfolk gjennom en medisinsk trening)
- Evaluering av utstyr.Redningsmennene fra NLA fungerer som medivacer i dette teamet, mens brannmenn er de som henter ut, sikrer området osv.

Til slutt fikk vi en liten innføring i et av oppdragen NORSAR hadde deltatt på i den senere tid, presentert ved Jan Egil Greenwood, Oslo Brann og redningsetat:

ÅLESUND 2008.

- Klokket 03.37 løsner steinblokk på mellom 7 og 10 tonn. Huset flyttes 4-6 m fremover. Kjeller, 1. Og 2. Etg kolapser.
- 15 personer reddet ut, 5 savnet.
- Brann og gasslekkasje og gjentatt rasfare.

Klokka 06.25 NORSAR varslet, mobilisert 08.00. NORSAR var 2 dager der oppe i en livreddende fase. Det ble foretatt tekniske søk med kamera, og en arbeidet med innsatsplan. Det var så store farer at en ikke kunne gjøre noe mer fra gruppa på dette tidspunkt.

- Alle savnede frigjort på 3 uker. En flis i nesa, plaster på en finger var eneste "skader" fra redningsmannskapet der på tre uker!

Nasjonal Samling for Redningsmenn 2008 var en lenge etterlengtet samling som helt klart har satt i gang motivasjon og spire for videre samarbeid fremover. Det finnes en oversikt over alle innlegg og deres presentasjoner på www.redningsportalen.no Retter en stor takk på vegne av NHF for invitasjonen til en meget bra samling.

Laila Veronika Østbø, info NHF



NHF KURS- Sterke fagforeninger



NHF KURS- Sterke fagforeninger
NHF arrangerer årlig kurs for medlemmer og tillitsvalgte. Årets kurs ble arrangert av Tellef Hansen fra De Facto. Tellef er blitt flittig brukt siden vi første gang kontaktet ham på sterk anbefaling av andre forbund. En av grunnene til dette er ikke bare hans faglige dyktighet og erfaring, men hans fantastiske evne til å engasjere folk, enten de er ferske tillitsvalgte eller drevne i faget.

Kurset –Sterke Fagforeninger var nok en suksess, og resultatet var at deltagerne sammen laget en bruksanvisning for tillitsvalgte som vi håper kan være til hjelp for lokalforeningene våre.

Bruksanvisning for tillitsvalgte lokalt

Husk hvem du representerer – skap engasjement

- Som tillitsvalgt representerer du medlemmene dine
 - Vær synlig, tilgjengelig og lydhør
 - Ta henvendelser seriøst - alle medlemmer er ditt ansvar

- Sett deg grundig inn i lov- og avtalverk. En del av rollen er å være vakt bikje.
- Medlemmene er en ressurs
 - Få oversikt over hva de kan
 - Tilby kursing
 - Gjør det lett å komme med innspill og delta
 - Ha åpning for å ta vanlige medlemmer med på styremøter
- God kontakt med medlemmene er en forutsetning for et godt klubbarbeid.
 - Legg opp til jevnlig besøk ute på arbeidsplassene – gjelder både feniingsledelsen og de sentralt i forbudet.
 - Hold jevnlig medlemsmøter – trekk medlemmene med i beslutningene
 - Arbeide for medlemsmøter i arbeidstida
- Konsentrer arbeidet om noen få saker og hold på med dem over tid
 - Synliggjør arbeid og resultater gjennom jevnlig informasjon

- Få fram hva slags rettigheter som følger av avtalene

- God informasjon er en forutsetning for medlemmenes deltakelse
 - En sak er ikke ferdigbehandlet før det er bestemt hvordan det skal i formers
 - Egne hjemmeside med informasjon, debatt, blogg etc

Hva slags rettigheter og plikter har jeg som tillitsvalgt?

- Hovedavtalen (og arbeidsmiljøloven) regulerer rettigheter og plikter du ha som tillitsvalgt.
- Hovedavtalen er en avtale mellom partene som regulerer hvordan forholdet skal være mellom bedriften og deg, og hvordan du skal gå frem når uenighet ikke løses innen bedriften. Viktige kapitler og paragrafer: **kap. II, § 2-3 . Forhandlinger, kap. V Tillitsvalgte, antall og valg, kap. VI Arbeidsgivers og tillitsvalgtes rettigheter og plikter. For arbeid i konsern internasjonalt se kap. XIV og tillegg avtale VIII.**

- Som tillitsvalgt er du i følge hovedavtalen en godkjent talsmann for dine medlemmer.
- Som tillitsvalgt har du i rett til å bruke den tida som er nødvendig for å utføre vervet ditt (Se § 6.6).

Hva gjør jeg når jeg skal ta opp en sak?

- Få oversikt over faktum
 - Få inn mest mulig kunnskap om den saken du skal ta opp (alle involverte)
 - Skriftlig materiale må leses nøye
- Når du har det nødvendige materialet – få oversikt over problemene
 - Er det ett eller flere problemer?
 - Hva er viktigst å ta fatt i?
- Kartlegg om det fins lov- eller avtal bestemmelser som dekker de du tar opp
 - Les teksten nøye – hva kan brukes?
- Sett opp ei liste over argumentene som taler for ditt syn og hva motparten eventuelt vil innvende
- Hvem er det best å ta saken opp med – avgjør fremgangsmåte.
- ER det uenighet om tolkningen av en bestemmelse i tariffavtalen eller en ikke kommer frem til enighet – da er det en tvist.
- Dersom det ikke oppnås enighet skal det settes opp en tvisteprotokoll som angir tid, sted, hvem som var tilstede og hva tvisten gjelder (Se eksempelpå tvisteprotokoll under punktet ”Hjelp til selvhjelp”).

Dersom ikke tvisten blir løst lokalt kan du som tillitsvalgt ta saken videre.

”Hjelp til selvhjelp”

- Gode hjelpere finner du først og fremst blant tillitsvalgte og ledelse i ditt eget forbund
- Lag ei liste over ressurspersoner som du kan søke hjelp hos. Denne lista, vil når den brukes, bli et viktig hjepe middel i ditt arbeide som tillitsvalgt

- Ei liste kan bestå av folk som:
 - Tillitsvalgte i andre forbund
 - Politikere – lokalt og sentralt
 - Faglige ressurspersoner på høyskoler og universitet
- Lag liste over nyttig litteratur og adresser
- Noen maler:
 - **Tvisteprotokoll skal inneholde:**
- Dato for forhandlingsmøte
- Hvem som var tilstede fra bedriften og fra klubben
- En kort fremstilling av partenes syn
Skriv ned klubbens syn før du går på møtet.
- At partene ikke kom til enighet og at saken sendes videre
- Tvisteprotokollen skal underskrives av partene.

o Krav om forhandlinger ved oppsigelse

- Formkravene er gjengitt i AML §15-4
- Så langt det er praktisk mulig skal det være drøfting før beslutning om oppsigelse.
- Arbeidstaker har rett til å kreve forhandlinger AML § 17-3 pkt. 1
- Kravet om dette skal stilles til arbeidsgiver som må få skriftlig beskjed innen 2 uker (Se § 17-3, pkt. 2.)
- Husk å kreve skriftlig begrunnelse for oppsigelsen
- Varsle om at det blir reist søksmål med krav om ugyldighet. Søksmålsfristen er 8 uker AML § 17-4, pkt. 1.
- Krev rett til å stå i stillingen til det foreligger rettskraftig dom.



LITT AV HVERT...

HELI-ONE HAR FÅTT NYTT OPPDRAG

Oppdrag fra svensk forsvar Heli-One har fått oppdraget med å oppgradere to super Puma-helikopter for det svenske forsvaret.

Arbeidet vil foregå hos Heli-One sitt verksted på Sola. Det skriver selskapet i en melding. Det er ventet at arbeidet skal starte opp til våren. Verdien på kontrakten er beregnet til vel 61 millioner kroner.

Heli-One har samarbeidet med det svenske Forsvarets Materielverk i mer enn 15 år. De har allerede oppgradert tre andre Super Pumas for det svenske Forsvarets.

– Denne kontrakten styrker Heli-One sitt engasjement for å bygge langvarig samarbeid med kunder, skriver Heli-One i meldingen. Heli-One er verdens største, uavhengige helikopterverkstedsbedrift

Nye eiere for Norsk Helikopter og Lufttransport AS

Lufttransport AS ble etablert i 1955 og har siden 2005 vært et heleid datterselskap av Norsk Helikopter AS. Norsk Helikopter AS har vært eiet av Ugland familien i Grimstad og Bristow Helicopters Ltd. (UK). Knut Axel

Ugland Holding AS overtar nå samtlige aksjer (100%) i Lufttransport AS fra Norsk Helikopter AS. Som en del av transaksjonen overtar også Bristow

Helicopter Ltd. samtlige aksjer eid av Knut Axel Ugland Holding (50%) og Andreas K.L. Ugland (1%) i Norsk Helikopter AS.

Dermed er Lufttransport blitt et heleid norsk selskap, mens Norsk Helikopter er eid av Bristow helicopters (UK) . CHC kjøpt opp av amerikanere.

First Reserve Corporation har kjøpt CHC Helicopter for hele 3,7 milliarder. Canadiske dollar (19,78 milliarder kroner). Dermed har CHC Helikopter Service AS og Heli-One Norway, også har fått nye eiere, men det får ingen umiddelbare innvirkninger på selskapenes virksomhet på norsk sokkel



STREIKEN

”Norsk Helikopter valgte å flytte flyturene fra Sola til Karmøy under flyplassstreiken i mai.

Her er noen bilder fra den provisoriske basen vi hadde i 2 dager ;0)”



Cinderella

In the Flight Department

by Gisele Richardson is President of Richardson Associates

NHF har mottatt denne betraktningen fra AEI, som anbefaler at alle våre medlemmer får lese den.

Den er et lite tankekors, til alle i bransjen. En bransje med særdeles stort sprik i lønninger, anseelse og status, ikke bare mellom ansatte, men og mellom de forskjellige foreningene. Der noen lokalforeninger støttes med millioner fra bedriftene til driften. Noen støttes med litt, og andre igjen støttes med ingenting. Og har sågar vanskeligheter med å få avsatt tid til å gjøre nødvendig fagforeningsarbeide. Beklager at teksten er på engelsk, men jeg regner de aller fleste i vår bransje som rimelig kapable i engelsk.

De som står med lua i handa, blir stående med lua i handa!!

Some years ago, flight operations began to discover the value - indeed, the need for - training in human factors for their managers and staff. This training has evolved from a rarity to a regular feature in most flight departments, focusing mainly on flight crews and management. Although the seminars we offer are advertised as useful for flight and ground crews alike, invariably, pilots outnumber mechanics by about five to one in our sessions.

How come? Why is this type of training not made available to the same degree in the maintenance departments? Aren't mechanics people too? Don't maintenance directors, crew chiefs, and supervisors need skills to communicate and to manage and to motivate? Don't mechanics too need to learn to deal with stress? Why aren't they getting the same attention the flight groups get? The answers to these questions, I'm afraid, come to roost squarely on the shoulders of those responsible for the maintenance departments.

THEY MOSTLY DON'T ASK FOR WHAT THEY NEED.

You may know that different professions are characterized by different predominant personality profiles. If you doubt it, the next time you go to the National

Business Aircraft Association (NBAA) annual show, pause in the aisles and look about you: use your intuition and you will very quickly be able to pick out the pilots from the salesmen (well, not always!), the salesmen from the design engineers, and the mechanics from all the others. Why? What characterizes the mechanics? We have worked now for more than ten years in aviation departments, and in our experience, these traits at least are found to predominate in the maintenance area: commitment to excellence, willingness to put in effort and hours, integrity, distrust of words, dependability, the tendency to be a loner, modesty (no desire to be in the spotlight), dislikes asking for help, and self-sufficiency.

Mechanics think things through on their own and do not share thoughts too frequently or thoroughly. (We have not met many mechanics whose wife says, "I wish that man would shut up and let me get a word in edgewise".) Most of these qualities are assets -

PROVIDING THEY ARE NOT CARRIED TOO FAR.

Let's look at self-sufficiency, and the habit of doing your thinking without checking it out with others. It's my contention that both contribute to the one-down role that maintenance too often holds in the flight department. In other words, one of the reasons the maintenance group so frequently finds itself in the position of the second-class citizen in the flight department is because, in a way, it is asking for it. Speaking to an aviation group some time ago, I said, "When things go wrong, pilots bitch and mechanics sulk." You have all heard about the squeaky wheel.

Those who suffer in silence are less likely to get attention. The business of not asking has become a habit for some of you. Let me give you an example. Not very long ago, we were conducting Team Effectiveness programs in a large corporate flight department. The company is one that does not cut corners, and generally responds to reasonable requests from its managers.

To our amazement, we found out that whenever pilots and mechanics went to ground school (even when they were together!!); mechanics received a lower allowance for meal, etc., than did the pilots! We made loud and indignant noises about this to the Aviation Manager, only to learn that it was the Chief of Maintenance who established the cost-of-living allowances for his people when they were travelling. The Aviation Manager had no objection to increasing the allowances to match those of pilots; he was simply going along with the Chief of Maintenance's preference! With that kind of behaviour, is it any wonder that Cinderella is pushing out cinders and garbage in the maintenance area while her pilot sisters go to the ball in their brocade gowns? This attitude invites others to see mechanics as less important than other members of the flight department.

If you invite people to kick you, there is bound to be someone willing to accommodate you. This article is an invitation to mechanics, and especially to the managers in the maintenance area, to start rethinking how they perceive their role in the department, the contribution their people make to the company, and the ways they have at their disposal to make sure that they are duly recognized. Space availability prevents our detailing the myriad of instances where some clarity and assertiveness would serve the maintenance group well: salaries, working hours, technical training, and (given our bias) the fact that mechanics - like other human beings - can benefit from assistance as they find their

way in life, just like the rest of us, whether or not they are currently in a period of professional or personal or family crisis. That is to say that employees in the maintenance area require systematic psychological maintenance like the rest of us, and will benefit from any kind of training that enables them to understand human behaviour better, to see how they unwittingly contribute to some of their problems, and - most important - to ensure that they find some ways to become comfortable with more appropriate behaviour.

The first step, of course, is for management in the maintenance area to upgrade their own people skills, and to understand how they limit their ability to use their talents, their experience, their wisdom, and their compassion for the benefit of their people. They need to recognize that they have two roles to play in the organization: to contribute to the success of the flight

department, but also to stand up for, to defend, to represent, to develop their own staff. The two are sometimes in parent conflict. More importantly, the second role too often conflicts with the manager's personal style as described above. Too often, he opts for the first at the expense of the second.

The two are sometimes in apparent conflict. More importantly, the second role too often conflicts with the manager's personal style as described above. Too often, he opts for the first at the expense of the second. The mechanic has his 50% of the deal too. Does he swallow his frustrations, give up too easily ("I mentioned it to him once five years ago, but he didn't do anything, so what's the use of bringing it up again?"), does he assume - like the person who enjoys being a victim that "if they really loved me, they would know what I want," or does he state his point of view clearly, does he make his frustrations and

satisfactions and preferences known? Does he give his boss the kind of feedback the boss needs to do his job properly and effectively? Bear in mind that what I am recommending is not revolution but equity and responsibility. It's a psychological coming-of-age of maintenance people in the aviation industry that I am pushing for. It's time to have a bonfire and get rid of what a friend of mind calls "the humble shit" and give to this excellent group of professionals the position they deserve in the industry.

IT'S LARGELY UP TO YOU!

Ms. Richardson is President of Richardson Associates who has provided human factors training to the industry for many years.

Fred Bruggeman
AEI Secretary General

PÅ BESØK HOS EASA

Køln 12. Juni 2008

Luftfartsdirektør Heine Richardsen i Luftfartstilsynet tok initiativ et til å invitere parter fra luftfartsmiljøet i Norge, til et besøk hos EASA i Köln for å få en orientering om deres arbeid, med mulighet for å stille spørsmål direkte til dem.

Det var første møtet som var arrangert av denne typen, og etter en velkomsthilsen fra EASA's Executive director, Patrick Goudou, fikk luftfartsdirektøren ordet. Richardsen poengterte for de oppmøtte representanter, at EASA lenge har vært, og fortsatt er et stort tema i mange større sammenkomster i Norge, samtidig som han takket for deres imøtekommenhet. Patrick Goudou fortsatte med en innføring i EASA og deres rolle i Norge. Som medlemsstat, er Norge direkte bundet av alle EASA's lover, men idag er ikke alle områder av luftfarten en del av EASA's område. Idag er følgende områder implementert i Norge:



- Initial /Continuously Airworthiness
- Airoperators
- Crew Licencing
- Authorisations for 3rd country aircraft.(dvs at EASA må godkjenne vedlikeholdsorganisasjoner utenfor EU land, om de skal utføre vedlikehold på et EU fly.)

I nær fremtid vil også følgende områder bli EASA sitt ansvar:

- Airport Safety
- Air Traffic Management, Air Navigation
- Environment

Idet hele tatt, er målet å dekke alt som er og opererer på en flyplass. Idag samarbeider 31 NCAA (national Civil Aviation Authorities) med EASA, inkludert ikke EU landene Norge, Island og Sveits. I praksis er det slik at EU kommisjonen utvikler lover, og så får den nasjonale luftfartsmyndighet i oppgave å implementere dette i det respektive landet, med EASA som overvåker. EASA's mål er å sette en felles standard for alle medlemsland, hvor man hverken ønsker dårligere eller bedre standard enn det området lovverket tillater. Det vil med andre ord si at Luftfartstilsynet i Norge ikke kan ha strengere sikkerhetskrav enn det EASA tillater. (Dette vil da kollidere med filosofien til EU om like konkurransemuligheter osv.)



SAFETY

EASA er aktive innen sikkerhetsarbeid. De samler inn informasjon om ulykker og hendelser fra alle medlemslandene og analyserer dette. Årlig gis det ut en "Safety Review" som er en slags årlig statusrapport over tilstandene i medlemslandene. Goudou kunne også si at de ønsker sterkere innpass i landenes havarikommisjoner for å samle inn nyttig informasjon i dette arbeidet.

Det er nedsatt en gruppe som jobber innen følgende områder:

- Commercial
- Rotorcraft
- General Aviation

Gruppen heter ESSI (European Strategic Safety Initiative for aviation)

LOVVERKET

EASA's nyeste lovverk (laget av EU kommisjonen) 216/2008 ble implementert 8. April i år, og erstatter 1592/2002 som har vært gjeldende frem til nå. Medlemslandene får en overgangsordning, med frist for full implementering i de respektive land innen 8. April 2012. Det ble spurt om tidsrammen til implementering av JAR-Ops 3, og Goudou kunne informere at "Implementing rules" ville bli sendt ut for høring forhåpentligvis i september i år. Det er EASA's Rulemaking Directorate med Claude Probst som Director, som har ansvaret for å lage lovverket på vegne av EU kommisjonen. I praksis blir det sendt ut forslag på høring, og med innspill fra medlemslandene, blir de utformet. I Norge som ikke er et EU medlem, er det EFTA's Surveillance Authority som blir overvåkeren til Norge.

Probst sin avdeling har følgende hovedoppgaver:

- Utvikle forslag til felles lover og implementering av disse.
- utgi diverse materiell (Airworthiness codes etc.)
- Skal også være et samlingspunkt for 3.land og intern organisasjon.

I praksis foregår en lovprosess slik:

Programming

Initiation (what do we need?)

Drafting

Consultation (sendt ut på høring med 3 mnd høringsfrist)

Review of comments (alle som har kommet med høringsinnspill, får en feedback, med kommentarer fra EASA om hva de synes om innspillene)

Adoption

Publication

Review of impact.

Dette er en viktig prosess å delta i som medlemsland. Det finnes også en gruppe som består av medlemslandene som fungerer som rådgivere i prosessen med å utvikle lovene. (Advisory Group of National Authorities, Safety Standard Consultative)

Frederic Copigneaux, Deputy Director Certificates fortsatte med å informere om hans gruppe som jobber med sertifiseringer. Det meste foregår enda på nasjonalt nivå i medlemslandene, men det jobbes med implementeringsregler for alle typer sertifikater. Målet er å lage et system som er sikkert, effektivt, brukervennlig og kostnadseffektivt. Systemet bør være tilnærmet FAA systemet. Gruppen er i dag 130 ansatte, og også her ønsker man en utvidelse

opp til 200. Under samme avdeling ligger også "maintenance training" som bl.a. lager Syllabus for maintenance training. EASA er en av 27 "agencies" som finnes i EU. I EU organisasjonen finnes 4000 ansatte, og alle de 27 avdelingene er uavhengige av hverandre.

HVORDAN JOBBER SÅ EASA MED DET NORSKE LUFTFARTSTILSYNET?

Frank Steffans, Relationship Manager informerte oss om at ca 40 % av arbeidet som gjøres i EASA blir outsourset til medlemslandene.

Luftfartstilsynet i Norge har fått overført 82500 euro i 2007 for slikt arbeid. Her er potensialet stort, sa Steffans, og han sa at samarbeidet med Norge har vært knirkefritt. Francesco Banal, Director i Standardisation gruppa, har en overvåkende rolle i EASA. Gruppen skal på vegne av EU kommisjonen som lager lovene, overvåke hvordan de nasjonale tilsyn implementerer og styrer lovverket i sine respektive land innenfor den standarden som er satt av EASA.

Hvem kontrollerer så EASA?

Det finnes et "Board of Appeal" som brukes av EU medlemsland. I Norge kan man bruke vårt eget rettssystem, eller domstolen i Luxembourg. Gruppen består av flere team, og har alltid lederen fra EASA, 2 eller flere medlemmer fra EASA, og resten av sammensetningen blir fra de nasjonale tilsynene. Standardisation gruppa i EASA skal foreta inspeksjon hver 24. Mnd i tillegg til ad-hoc inspeksjoner. Eftas Surveillance Authority (ESA) får rapport om Norge får besøk av EASA. I 2007 hadde de 12 inspeksjoner på produksiden, og 28 inspeksjoner på vedlikeholdssiden. Det vil si at ca 75 % av medlemslandene ble inspisert.

SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) Dette er en gruppe i EASA som skal sikre at vedlikehold av EU materiell i et 3. Land blir vedlikeholdt etter en viss standard.



Denne gruppa har 49 000 rapporter i sin database fra 42 land. SAFA prøver også å få til et samarbeid med bl.a. FAA i USA om gjensidig deling av databaser. Det finnes idag ca 1230 bilaterale avtaler i USA, og man ønsker at FAA blir EASA's forlengede arm i USA innen følgende områder:

- Co-Technical – for å assistere i arbeidet med å få alle land inn på samme tekniske nivå.
- Co-Operation – for å ha felles regler slik at en kan samarbeide og forstå hverandre på tvers av landegrensene. Et eksempel på en samarbeidsavtale, er EASA sin avtale med Canada's luftfartstilsyn. Tilsynet der godkjenner vedlikeholdsorganisasjoner på vegne av EASA, for vedlikehold som skal gjøres på europeiske fly i Canada. Medlemsland i EASA kan ikke lenger lage individuelle avtaler med et 3. Land. Ønsker du mer info om EASA kan du ta en titt på deres hjemmeside www.easa.com Forøvrig må sies at det var en åpen og imøtekommende EASA vi møtte i Köln.





SOLAKONFERANSEN

Solakonferansen har som mål minst en gang i året å bringe sammen de mennesker som best kan medvirke til å bedre sikkerhet, kvalitet og miljø innen luftfarten. Programmet orienteres omkring aktuelle luftfartsspørsmål og søker å sette fokus på de områder ressursene kan gi høyest effekt for sikkerheten. Konferansen skal gjennom virksomheten bidra til å formidle ny viten videre også til andre områder enn luftfarten.

Ordføreren i Sola, Håkon Rege, åpnet Solakonferansen med en flott film-presentasjon av Sola Kommune. Styreleder Solakonferansen Tor H Strand fortsatte med å gi årets sikkerhetspris til Norges Luftsports Forbund (NLF). Sikkerhetssystemet som brukes i forbundet har vakt stor Internasjonal anerkjennelse, og forbundet er veldig proaktivt innen sikkerhet. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete overleverte presidenten i NLF, Otto Lagarhus prisen.



Are Kringstad

ÅPNING

Av samferdselsministeren Liv Signe Navarsete. Informasjonsdirektør Einar Knudsen gav ordet til Samferdselsministeren som presiserte viktigheten av

kryssfinansieringen av luftfarten i Norge, da verdiskapingen som foregår i det langstrakte landet er viktig å ta vare på. Trendene i luftfarten er at

konkurransen er tøff, og drivstoffprisene er høyere, så det jobbes for å inngå 5 års kontrakter i anbudene fremover. De reisende må også være forberedt på at billettprisene vil bli høyere.

Miljøet er viktig, og da sektoren er i kraftig vekst, må vi ta ansvar. Målsetning om nullvekst av utslipp mot 2010. Mer direkteflyginger og endrede innflygings/utflygingstraseer vil være bidragsgivende for å redusere utslipp. Luftfart må inn i klimaavtalen, og det må generelt jobbes internasjonalt med miljøspørsmålene. Luftfart er kun et middel, og ikke et mål for folks velferd. Utvikling av høyhastighetsbane vil få betydning for fremtidens luftfart i Norge.

Sikkerhet må alltid være første prioritet. Viktig at folk ikke er redd for å melde fra. Væskeregelen; EU kommisjonen har vedtatt at regelen skal endres, så det ser ut som at vi ikke får den sikkerhetssjekken som en kjenner idag.

Avinor har større investeringsbehov i fremtiden, og en jobber med å få til et høyere investeringstempo. Det er Avinor som er ansvarlig for at kapasiteten er stor nok i Norges 46 lufthavner.

Målet bør ikke bli å få folk til å fly mindre, for en ser enda at luftfarten internasjonalt stadig er i vekst. Samferdselsministeren roste Avinors arbeid i denne utviklingen. Når kommer regjeringen til å selge seg ut av SAS? (kan ikke svares på) Hva gjør SP med dette? Nettet i Norge er viktig å beholde. Men hva om SAS selges ut, hvordan skal dette nettet kunne opprettholdes? Vi må inn i prosessen og jobbe med det, og målsetningen er veldig klar. Pga våre avstander i Norge er nettet viktig å opprettholde. Drivstoffprisene - Om dette fører til at folk flyr mindre og bedrifter investerer mindre, vil dere gå inn og kompensere for å opprettholde nettet? Svaret kommer i statsbudsjettet i Oktober. Avinor må få de rammene de trenger.

LUFTFARTSSTRATEGIEN

Per Kolstad, underdirektør i Luft- Post og Teleavdelingen i Samferdselsdepartementet. Bakgrunnen for Strategien til regjeringen, er uroen i Avinor og SAS i slutten av 2005 og begynnelsen av 2006. Det har vært 5 åpne møter med ikke-statlige aktører. Strategien skal være et innspill til Nasjonal transportplan, ikke en konkurrent. En ser at det nå er like mye privatreiser som forretningsreiser. Målet må være å arbeide internasjonalt i EU, EØS og andre internasjonale organisasjoner.

- Luftfartstilsynet må ikke fullfinansieres av gebyrer.
- Utvide ansvarsområdet for Statens havarikommisjon for transport, viktig at det ikke går på bekostning av sikkerhetsarbeidet i luftfarten.
- Få luftfarten inn i internasjonale klimaavtaler og EU-skvotehandel-system.

En må opprettholde rutenettet og flytilbudet som skal drives på kommersielle vilkår, fortsatte Kolstad. Ny klagenemd for passasjerer på rutefly skal opprettes, og det vurderes om det skal innføres konkurvern for passasjerer på rutefly. Ellers har regjeringen styrket rettighetene til folk som har mindre mobilitet.

Mål og vi Departementet vil utvide fra 3 til 5 års kontrakter ved kjøp av flyruter. (for å få flere til å legge inn anbud.

- Det jobbes for å etablere offentlig flygerutdannning ved universitetet i Tromsø.
- Regelverket for arbeidsmiljøet for flygende personell må oppdateres.
- Arbeidsmarkedet- Ansvar for freden i arbeidslivet ligger på bedriftene og organisasjonene i bransjen.

”KONSEKVENSER FOR FLYSELSKAPENE VED HØYE DRIVSTOFFPRISER”

v /adm dir. Bjørn Kjos, Norwegian Air Shuttle.

Prisene slik de har vært den siste tiden har virkelig gitt oss en vekker i hvor sårbare vi er. Fra 80 dollar til 145 dollar på 3 mnd utgjør 7-8 millioner i året for Norwegian.

65% økning i prisene! Norwegian hadde lagt inn en strategi på at prisene skulle opp i 150 dollar på en 5 års periode, ikke 3 mnd! Eks. Gamle fly, 33% mer forbruk av fuel på MD 80 i forhold til nye 737-800.

Hva kan så selskapene gjøre fremover for å ta inn igjen noe av disse tapene? Fortsatte Kjos. Jo, en må finne andre metoder for å tjene inn penger:

- øke effektivitet
- selge mobiltjenester så en kan være online alltid i lufta og på flyplassene
- hotellvirksomhet mm

I Det er tredjepartssalgene som gjør at selskapene greier å holde seg på plussiden idag. Man tjener ingenting på flyving.

Hva med å få ned drivstoffutgiftene da? Selskapene kjøper nye fly, men en klarer ikke levere før sent i 2014. Markedet er så presset. Det er idag ikke designet fly som kan bruke de nye motorene som er designet for ytterligere redusert fuelforbruk. Rundt 2018 forventer en kanskje at en kan testfly redesignede fly med komposittmaterialer. Det er ingen dommedag for luftfarten med prisutviklingen, en skal nok klare innrette oss, men må bruke tiden, avsluttet Kjos.

AVINORS RAMMEBETINGELSER OG FREMTIDIGE INVESTERINGER av Sverre Quale, administrerende direktør Avinor

Quale er glad for at Avinor vil få rammene de trenger fremover og at Norwegian vil overleve. Året 2007 har vært et godt år, og investeringene har økt. Sikkerheten er bedre enn noen gang i Norge, og punktligheten er også blitt mye bedre. SAS og Norwegian er på topp i Europa her.

De store utfordringene:

- Høyt investeringsnivå og kapasitetsutfordringer pga økende trafikk. Quale presiserte at en bød unngå arbeidskonflikter som kan få store samfunnsmessige konsekvenser.
- Punktligheten er enda under målsetning, men vi er på vei. Utenlands øker enda, mens innenlands har stagnert litt, og kanskje er på vei nedover.

- Hotelldriften noe av det mest inntektsbringende for tiden.

Her følger prioriteringene fremover:

- NATCON (styring og kontroll av lufttrafikken)
- NORAP- radarprogram (10 nye radarer)
- SCAT-1 satellittbaserte innflyginger til regionale flyplasser
- Vinterdrift: investeringer, kompetanse utvikling og utviklingsarbeid
- Sikkerhetsområder og lyanlegg
- Oslo ASAP- nytt trafikkregulerings-system
- Investeringer i økt terminalkapasitet
- Terminal 2 på Oslo Lufthavn Gardemoen.

Ikke prioriterte pga ramme betingelsene:

- Værnes
- Kjevik
- Rullebane kirkenes
- Mulig nedjustering av terminal 2 OSL (som kan tvinge mer trafikk over til andre flyplasser)

Samfunnsmessige konsekvenser ved strammere ramme:

- Turister
- Service til kunder
- Vanskeligere å oppnå politiske mål

Samfunnsbidraget er tidoblet siden 2003 Vi har i Norge 10 ganger så stor krysssubsidiering som Sverige og Finland! Avinor ønsker å videreutvikle resten av Norges Lufthavner, men da bør ikke eier ta ut utbytte av Avinor pga alle disse utfordringene....prosjektene må ikke legges på is, vi har allerede etter slep pga veksten vi har hatt. Vi er et flygende folkeslag i Norge, mer enn noen andre land i verden.

Paneldebatt etter kaffe

Kjos fikk spørsmål om hva som skjer med SAS? Han svarte med at han ikke trodde eierstrukturen vil spille så stor rolle. Kjos ville ikke kommentere om norwegian vil fortsette utvidelse, men håper SAS vil fortsette å bli skandinavisk. Quale er redd for at effektivisering ved oppkjøp kan føre til redusert tilbud, noe som ikke vil være bra. Kolstad-redd for konsekvenser ved oppkjøp av SAS? Vi får ta konsekvenser og utfordringer etterhvert. Tar du Kjos litt lett på drivstoffprisene? De er jo på vei ned, svarte han, og det er større utfordringer som ligger i internasjonale restriksjoner. Nytt materiell er avgjørende i fremtiden.

Norge i 2010?

Litt mindre innenlandsflyging, men bare for en periode....



STATUS FOR UTBYGNINGENE PÅ OSLO LUFTHAVN GARDEMOEN v/ adm. Dir Nic. Nilsen ,Oslo lufthavn AS

OSL har stor betydning i norsk luftfart , operativt og finansielt: 17 mill passasjerer er kapasiteten idag, 2008 regner en med å passere 20 millioner reisende årlig. Alle flyparkeringer alltid fullt. I perioden 2004-2008 hadde vi en økning fra 14,9 til 20.0 millioner passasjerer. 28 millioner passasjerer blir kapasiteten om terminal 2 kommer opp.

Etter lunsj

FLIGHT DATA MONITORING (FDM) v/captain Mike Pilgrim, CHC HS

16 helikopter i Aberdeen overvåkes av dette systemet. FDM er en systematisk metode å samle data, analysere dem og bruke dette for å forbedre sikkerheten. Hensikten er å identifisere risiko FØR hendelser eller ulykker. I hovedsak inneholder FMD følgende:

- Collection
- Post flight analysis
- Advance warning of undesirable precedents
- Trend monitoring
- Interventions

Accelerometers, sensors, systems, instruments and descretes (on or off) er hva systemet består av. FDM er som en kopimaskin av CVFDR (Cockpit Voice Flight Data Recorder. Alt i alt en suksess å innføre systemet. En har brukt det til å avverge flere taxer hendelser som en ikke helt forstod grunnen til pga informasjonen en kan ta ut av systemet.

SIKORSKY S92 BETRAKTNINGER FRA OPPDRAGSGIVER TRANSPORTKJØPERERS SYNSPUNKT ved Erik hamremo

Litt generelt om bildet idag :

- 1100 helikopter globalt (160 tunge)
- 1 mill flytimer, 9 mill pax i året
- 2006-27 ulykker 22 omkom

I Norge har vi 36 helikoptere som flyr 45000 flytimer og frakter 750 000 passasjerer årlig. Erfaringer med innføringer S92

- Vektbegrensning
- Opplæring av helidekkbemanning
- Innredning av lasterom
- Usikkerhet vedrørende levering (launch customer-medfører mye ekstra

- Levering av sikkerhetsutstyr og driftsregularitet (rips etc)
- Tekniske hendelser og vibrasjoner

- Utvendig støy
- Operative begrensninger (max 15 knop sidevind)er nu økt til 35 knop

Konklusjon; betydelig mindre problematisk enn forventet. Innføring av ny teknologi, i form av S92 har vært en suksess!

Hva nå?

HSS 3 igangsett- Sintef har fått ansvaret for å lage denne studien som skal involvere fagforbund også. HSS 3 (Helicopter Safety Study) skal være ferdig årsskiftet 2009/2010. Forskjellen fra de to tidligere Helicopter Safety Studies en har utført, er at denne skal legge frem konkrete forslag til tiltak som kan forbedre helikoptersikkerheten. NHF har selvfølgelig vært i kontakt med Sintef, og de ønsker at vi skal være med.

NORSK HELIKOPTER

Administrerende Direktør Ivar Eie. Forventninger og erfaringene med innføringen av nytt materiell i Norsk helikopter.

Selskapet:

- 19 000 flytimer pr år
 - 230 ansatte i Norsk Helikopter
 - 12 helikoptere
 - 800 millioner i omsetning
3. februar 2005 var første 92 levert. Dette var forøvrig første leveranse til offshore bransjen i Europa. Første kommersielle flyging 21. Feb 2005 fra Bergen. Nr 2 i drift 21. Mars 2005 Hva skiller ny teknologi fra gammel? Nye sertifiseringer, bedre desingverktøy og produksjonsprosesser. Eie sier det er mer riktig å si videreutvikling, enn ny teknologi. Ivar Eie gikk gjennom ulykkesstatistikken offshore (fatale) og forklarte litt om sertifiseringsbakgrunnene i bransjen :

- 1977 S61-fløy i sjøen (EGPWS)
- 1978 s61 mistet rotorblad (forsterket rotor og drivverk
- 1997 Norne (forsterkinga av turbinsekdjon) Nye sertifiseringskrav kommer på bakgrunn av ulykker og hendelser man har hatt.



Eks. Nornelykken: Helikopteret må kunne flys på en sikker måte etter motorinstallasjon. Dette førte til beskyttelse rundt turbin, alle vitale deler unna turbinbladenes bane etc. S92

Nytt:Kollisjonssikre seter 20 g (tidligere 12 g)

Problemer:

- Tap av oljetrykk på MGB(konstruksjonsfeil)
- Feil på motor gearboks (alle skiftet)
- Falske brannvarslinger
- Rotor Deice(nye modifikasjoner)
- Motor luftinntak(levering av deler vanskelig)
- Vibrasjoner (lært oss å tune)

Status idag;

- Trenden på hendelser (måling pr. 100 000 flytimer) er nedovergående heldigvis.
- Pilot reports; der ligger vi heldigvis over målsetningen på gammelt materiell og vi holder målet på nytt materiell.
- Tilgjengelighet 90 % av alle dager (S92)
- De fleste ulykkene vi har opplevd, kunne vært unngått med dagens teknologi.

KONKLUSJON;

Norsk helikopter er fornøyd med innføringen av nytt materiell.

BETRAKTNINGER FRA BRUKERNE/ PASSASJERENES SYNSPUNKT

Ketil Karlsen , Industri og Energi (53 000 medlemmer) Hvorfor blander vi oss? For mange ulykker; Fakta er at 54 mennesker har omkommet siden 1976. Sintef sin HSS 2: konkluderte med at systemfailure var 47% av årsakene til ulykkene. NOU 2002:17 kom som et resultat av dette. S92

Vibrasjonene for passasjerene opplevdes som dårlig sikkerhet og vi har hatt mange falske brannvarslinger, men tilliten har kommet tilbake. Vi må si at det har gått greit, og må si at vi har større bekymring for de nye operatørene.

Paneldebatt karlsen

Bestillingskompetanse er viktig fordi, det blir fristende å ta det billigste tilbudet. Maskinpark og piloter, ikke alle operatører oppfyller krav. Knut Lande: til Hamremo: utstyr-mangler TCAS-? krav i alle kontrakter fra idag (tcas1) Bruk av deice- alt fra Bergen og nord full deice fra 2010 ? på alle nye helikopterbasen fom Bergen og nordover. (klarer ikke L2, men prøver å fase denne ut) ADS system- er tema i samarbeidsforum, i 2010 vil ca 40 helikoptere være operative, men det jobbes for å få supplert deler fra Kongsberg.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

"Breaking a tendency" Karsten Theil

From safety monitoring to Safety Management

Utfordringen er at ulykkene ikke skal øke med en økt trafikk

ICAO

1944 7. Dec: 52 stater da, 190 idag.

Annexene er standarder og anbefalinger til ICAO

ICAO er de som utvikler og anbefaler- Statene implementerer og overvåker at det overholdes.

USOAP- Universal Safety Oversight Audit programme- 1977 ulykken på tenerife var med å endre det offentlige syn på ulykker Folk godtok ikke bare at "ulykker skjer"

En fant ut at ICAO standard ikke var implementert i flere medlemsstater, økt bekymring for flysikkerhet internasjonalt, og en var enige i at ulykkene måtte ned. USOAP ble et mandatory program i 1999....frem til 2004 ble det nesten gjennomført audit i alle statene.

Alle annexer utenom 9 (fasiliteter) og 17 (safety-har eget program) er nå styrt av ICAO, og alle statene skal besøkes... audit. Europa er ikke besøkt så mye enda, fordi en har prioritert problemene landene først. I desember i år, besøkes Sverige og Danmark.

Audit

- Lovene på plass? (legislation)
- Luftfartstilsynet- BSL på plass? Oppdatert etc
- Fungerer organisasjon, oversight functions (LT)
- Opplæring av teknisk
- Guide, prosedyrer og info i organisasjonene på plass?
- Sertifikater, AOC etc
- Overvåking, inspeksjoner etc
- Sikkerhetssystem som virker?

Hva finner ICAO mest på audits?

Air Code og klare definisjoner på ansvar mangler Air navigation, aerodromes og ulykkes granskning Bra ting_ sertifisering, luftdyktighet, operasjoner generelt 6.11,14 er nye annexes State Safety program Safety management system er en av disse (SSP/SMS)

SMS- en systematisk måte å organisere sikkerhet.

- Må ha klare mål og midler
 - Kontinuerlig overvåking
 - Opplæring
 - Rapporteringssystem bygget på tillit
 - Håndbok
 - Fra toppledelsen commitment
- Thor G Johansen

The European Strategic Safety Initiative (ESSI)10 års program 2006-2016 Mer enn 150 organisasjoner er innblandet Om en i 525 år flyr hver dag, så vil 11 dø (tall nordamerika- 0.2 % av hver 1 million flytimer) ECAST- Commercial Aviation Safety team Direkte arbeid med IATA og EASA, samarbeid med mange andre organisasjoner

Paneldebatt:

Annex 14 kriminaliserer oss I flybransjen, den bør ikke dras inn, da sier tilsynet at de tror på straff. (bedre å fjerne just-kulturen)

Hvor går grensen til tilsynets utredningsmandat?

Trør inn på havarikommisjonenes område? Spm til advokaten: tilsynet skal se til at luftfartslovene overholdes, men de bør være var for andre myndigheters oppgaver. Samarbeidsforum som Luftfartstilsynet har nedsatt- skal ta for seg just-kulturen. Offentligheten må få vite om dette- hvordan? spør Per Gram. Debatter, aviser, samarbeiltakene avdsforum, få det inn hos industrien og myndigheter.

JON SJØLANDER, statviter

Bransjen slipper ut 11% av Norges klimagassutslippene Dilemma: en kan ikke fortsette med samme mengde utslipp og økende trafikk, kan ikke bare begrense trafikkutviklingen, ltak flytekniske og operative

- Tiltak på eksisterende flåte
- Nytt materiell
- Nye takserutiner
- Nye innflygings og utflygingsprosedyrer
- Alternativt drivstoff
- Kollektivtrafikk

Alle disse tiltakene, vil føre til at en kan øke trafikken etter behov, og samtidig unngå høyere utslipp. En vil med tiltakene kunne redusere utslippene selv med 70 % økte utslipp! Allerede er utslippene på vei ned innenriks. Vil være lavere i 2020 enn idag.

**Samfunnsnytte**

- 13 % av all innenriks er olje gass relatert
 - 550000 helikopterreiser årlig på sokkelen
 - 30% av alle innenriks er turister
 - 400 000 pasientreiser årlig
- Har vi alternativer til fly? 90% av flytrafikken harr realistisk sett ikke noe alternativ selv med utbygging av veier og tog. Luftfartens andel av klimaproblemet må beskrives riktig (1-2 % av totale utslipp) Utslippsveksten skal stoppes, og vi må utvikle behovet for trafikk som nødvendig. Marit Viktoria Petterson, SFT Begynte med å berømme bransjen for deres arbeid, som er kommet lenger enn regjeringens melding. Temp 0.74 grader steget siste 100 år, havnivå steget med 17 cm samme periode, snødekket redusert med 10 %. I ICAO jobbes det med frivillig kvotehandel. retningslinjer vedtatt. ICAO ASSEMBLY- Lite fremgang, ingen diskusjon om arbeidsplan eller målsetning mot neste møte i 2010. EU distribuerer gratis klimakvoter som skal benyttes på klimatiltak i EU land Norge og EU pådrivere for å få til en global tilnærming her. innen 2015 må utslippene reduseres for at den globale oppvarmingen ikke skal overstige 2 grader. Flest mulig land må da delta, Men EU kommer med et alternativ som KUN gjelder I-landene.

**Per Sandberg, Frp**

Kritikk til bildet en har av den globale oppvarmingen vi har. Mener klimaendringer er helt naturlig. Det har vært varmere før. Klimaavtaler er ikke bra om ikke alle er med, da går det ut over konkurransevilkårene. En må tenke på konsekvensene på tiltak en gjør, eks biodieselen som førte til matmangel i u-land som produserte råvarer til biodieselen.

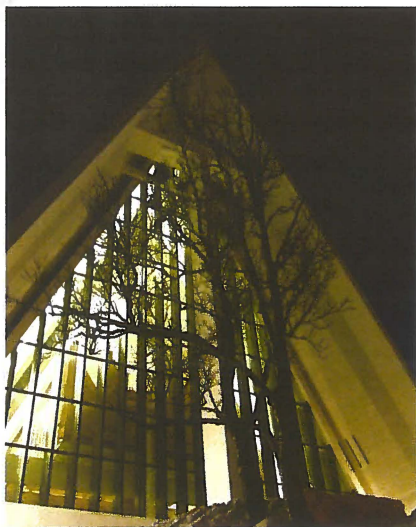
Solakonferansen ble avsluttet med paneldebatt.

Laila Veronika Østbø, Info NHF



Vinterstemning i Bardufoss

PRØVENEMDA FLYFAG



Kveldsshopping i Tromsø

Fylkeskommunen ved Yrkes opplæringsnemda oppnevner, eventuelt i samarbeid med andre fylker, ei eller flere prøvenemder for de fag og fagområder det er prøve-kandidater i. Prøvenemda oppnevnes for 4 år av gangen og består av minimum 2 medlemmer. Forslag til medlemmer innhentes fra partene i yrkeslivet, og de som

er oppnevnt er pliktig til å ta imot vervet. I år er det oppnevnt en ny prøvenemd for flyfagene i Rogaland, og den er i år sammensatt av medlemmer fra Heli-One, Norsk helikopter og Pratt and Whitney. CHC Helikopter Service fikk godkjenning for å ta opp lærlinger i år, så de kommer nok med etterhvert.

Hva gjør så en prøvenemd utenom å være sensor under en fagprøve?

Vi må delta på litt kursing som skal sette oss inn i oppgaven og ansvaret med vervet. Vi skal også samles nasjonalt med andre prøvenemder for å bli enig om et felles vurderingsgrunnlag, slik at det ikke skal være store forskjeller på hvor en skal ta en fagprøve.

Utenom litt kursing og samlinger, er det stort sett fagprøver som er oppgaven vår. Vi får melding fra Rogaland Fylkeskommune når bedrifter har meldt opp kandidater, så blir det fordelt mellom medlemmene i nemda, hvem som stiller hvor.

En søker å stille med en prøvenemd som fortrinnsvis kommer utenfra den bedriften fagprøven skal avholdes i, slik at vurderingen blir mest mulig nøytral. Det er likevel vanlig at en av prøvenemdas medlemmer fra tilhørende bedrift stiller som medlem (dog ikke leder) eller observatør, slik at hele prosessen foregår mest mulig strømlinjet. Tilgang til bedrift, data, dokumentasjon og liknede kan bli VEL mye å sette seg inn i for utenforstående.

Bedriften lager forslag til oppgave som sendes til prøvenemda for godkjenning. Deretter samles de som skal delta under fagprøven for å planlegge prosessen.

Det kan være snakk om å reise til et annet sted, og en må sette seg inn i oppgavene kandidatene har fått.

Det er mest vanlig at en gruppe på 2-3 medlemmer i prøvenemnda tar seg av 4 kandidater samtidig under en fagprøve. Av og til må en oppdatere seg kunnskapsmessig, og videre skal det lages spørsmål som skal stilles kandidatene. Underveis samles man daglig for å ta vurderinger etter hver endt dag, og gjerne sette karakterer samtidig.

Undertegnede er selv med i prøvenemnda fra 2008-2011.

Så langt syns jeg det har vært utrolig spennende og lærerikt, selv om det kreves mye arbeid på fritid, og en hele tiden må oppdateres på basic kunnskaper og nytt innen fagområdet.

Thore Strand, motormann fra Pratt and Whitney og meg selv som er systemtekniker, fikk forespørsel om å reise til Bardufoss og være prøvenemd for et motormekanikerfagbrev hos forsvarret. Det viste seg nemlig at deres egne sensorer var på oppdrag i Afghanistan, så det ble satt stor pris på da vi kunne stille fra Rogaland Fylkeskommune.

Mye styr med planlegging av reise og opphold, men omsider dro vi oppover til mørke nord for å avlegge forsvarret et besøk.

Utstyrt med egne adgangskort og leiebil, skulle vi ha en ukes fagprøve unnagjort under forhold som var nye for oss. Det er en del forskjeller i kultur og operasjonsmåter fra det sivile til det militære, så vi var begge veldig spent på standarder og nivået til kandidaten.

Nå fikk vi sikkert ikke riktig bilde av dette i vårt tilfelle, da vi hadde en som tidligere jobbet i Widerøe på denne fagprøven.

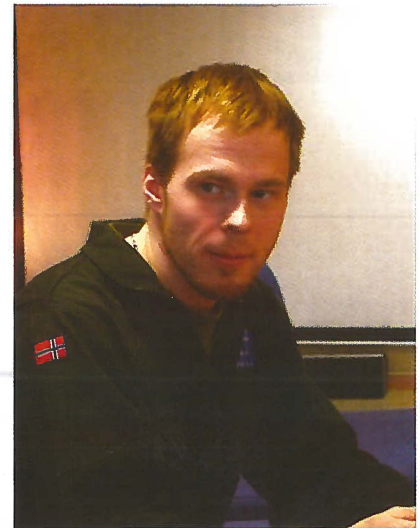
Nå gikk det bra for vår mann denne gang, men vi oppdaget selvfølgelig som under alle fagprøver mangler hos prøvebedriften. Kandidaten gjorde selvfølgelig sin plikt, og viderefremidlet påpekte områder. Dette ble godt mottatt av forsvarret.

I det hele tatt var det en spennende opplevelse å få besøke forvaret på denne turen, og Bardufoss i mørketida var en opplevelse i seg selv. 3 timers dagslys og opptil 20 grader minus gav oss iallfall den rette julestemninga å ta med seg hjem!

Laila Veronika Østbø



Thore Strand utenfor hangar 4 Bardufoss



Jarle Aleksander Hansen Karlsen puster lettet ut etter endt fagprøve.



Truls Gabrielsen var en person som aldri møtte opp på flyskolen ved skolestart. Navnet ble raskt benyttet ved bestilling av middager og tilbehør til resten av gutta. Truls nærmer seg 30 år, har vært fengslet i Bosnia og på oppdrag i Afghanistan. Han har flydd 412 og F16, og har flere ID kort rundt halsen som vitner om hvor han har vært. Han har til og med egen loggbok som flittig fylles ut av gutta i forsvarret.

AEI Kongress 2008

Torsdag

Årets kongress skulle være i Malmø, og vi reiste med fly til København som gikk fra Sola kl 0600. Tog gikk videre til Malmø og siden ingen av de reisende var kjent i byen, ble det til at vi tok taxi det lille stykket til hotellet. Etter den lange reisen var vi svært så øltørste, men å få servering i Sverige før kl 1200, skulle vise seg å være umulig. Kontrasten var stor fra Kastrup der vi hadde observert dansker som ruslet innom kiosken for å kjøpe en øl og morgenavis kl 0800, mens vi på andre siden av fjorden ble sett rart på som hadde slike ønsker. Dermed ble Sverige straks stemplet som den siste kommuniststat på nordvestlig halvkule, selv om de har gjort det samme med Norge. Da vi endelig fikk rom, ordnet saken seg selv ved at minibar umiddelbart ble knekt. Den store skuffelsen vi tidligere hadde opplevd var straks glemt og vi var klare for jobb. Første punkt på agenda var å møte til lunch kl 1200. Det viste seg til at de fleste delegater hadde kommet kvelden før og hatt en hyggelig aften der det ikke hadde blitt spart på drikkevarene.

Etter at halve lunchen var gjennomført brukte Strøm sin dobbeltstemme og vi havnet i baren på hotellet. Den siste kommuniststat på nordvestlig halvkule hadde åpnet baren. Før møtet startet klokken 1300 fikk delegatene fra NHF knertet ned på en stor og sterk øl mens et noe redusert delegat fra NFO ikke klarte mer enn en Cola. Dette varmet våre stolte NHF hjerter, og vårt gode navn og rykte var dermed trygt ivaretatt.

Kl 1300 startet møtet med introduksjon av AEI Executive Board. Før møtet startet hadde medlemmer av Executive Board gitt intervjuer til svensk riks TV angående en pressemelding som var sendt ut i forbindelse med kongressen. Pressemeldingen omhandlet kongressen og en av AEIs kjernesaker som er at de fleste anmerkninger i tech log blir skrevet på vei til hjemmebase. Denne pressemeldingen hadde tydeligvis fått en del oppmerksomhet, noe som er veldig bra. Program for kongressen ble gjennomgått og noen småfeil som hadde lurt seg inn ble korrigert.

Neste punkt var valg av referent som ikke overraskende ble Fred Bruggeman «The Voice». Valg av stemmetellere ble gjennomført men det var på dette tidspunktet bare ti stemmer tilstede. Referat fra forrige kongress ble enstemmig vedtatt og gjennomgang at action items fra forrige congress ble gjennomgått av Fred.

Fred har prøvd å få flere organisasjoner med i AEI, men det siste året har vi ikke fått med noen. Han oppfordrer medlemmer av AEI å være offensive når vi er ute å reiser for å få kontakt med andre flyteknikere for å få dem med. AEI har mistet noen medlemmer siden en del av AMFA (Aircraft Mechanics Fraternal Association) har gått over til Teamsters som er en av de største fagforeningene i USA. Noe av det siste vedkommende avdeling gjorde var å donere 20 000 dollar til AEIs arbeid.

AEI Secretary general report ble gjennomgått.



Fred orienterte om at 85 til 90% av re-remarks i ATL er skrevet opp på retur flight til base i hans eget selskap som han anser for ikke å være det verste. Videre ønsker han at vi skal rapportere lignende tilfeller i vårt eget selskap til AEI for å underbygge mistanken om denne kulturen. Dette er både for å sikre vår posisjon, siden AEI ser stadig at teknikere blir fjernet fra utebaser og ikke minst for å ivareta sikkerheten. Dersom vi opplever at alle snag kommer på returflight til hjemmebase, oppfordrer AEI til at vi skal skrive avviksrapport. AEI er veldig opptatt av denne saken og mener vi har komnt til et veldig kritisk punkt når det gjelder dette problemet. AEI er også bekymret for at piloter uten teknisk trening skal vurdere om de skal skrive opp en snag eller ikke. Dersom en mindre alvorlig snag kombineres med andre problemer kan det resultere i en alvorlig hendelse eller ulykke. AEI mener at piloter skal skrive opp snag uansett og få en tekniker til å vurdere om det er noe flyet kan fly videre med eller ikke.

Et av de store problemene med at piloter ikke rapporterer problemer når de skjer, er at man da kan ha udokumentert avvik med luftfartøyet som resulterer i en ulykke. Da vil tekniker som sist jobbet med systemet «havne i heisen», og ikke piloten som fløy. Det har vært eksempler med dette i noen selskaper.

Fred benyttet også anledningen til å advare myndighetene, flyselskapene og viktigst av alt, passasjerene. Sikkerhetsmarginer er alle rede redusert og fortsatte reduksjoner av sikkerheten på grunn av kostnader og økonomi vil resultere i at liv går tapt. Det er vårt ansvar og si ifra, men vi ønsker ikke å komme i den situasjonen der vi kan si "hva var det vi sa".

AEI er også aktiv med å prøve å rekruttere ungdom til yrket. Det er ikke mange unge som vil inn i industrien. IATA og EASA har også sagt at de må mobilisere for å rekruttere mer til industrien.

I følge en IATA rapport fra januar 2008 trenges det mange teknikere og piloter. Den største utfordringen er teknikere, det tar ca to år å få sertifikat som pilot mens det tar ca seks år å bli flytekniker. Gjennomsnittsalderen for flyteknikere har økt med 10 år i løpet av de siste 15 årene, og den stiger fortsatt. AEI skal delta i et prosjekt de neste tre årene som har målsetting om å øke rekrutteringen. Det må gjøres noe for å øke rekrutteringen til yrket, vi må få ungdommen interessert i å velge flyteknisk utdannelse. AEI treasures report ble gjennomgått.

Regnskapet for 2007 er i balanse. Fernando Diges holdt presentasjon og oppfordret medlemmer til å betale inn kontingenten så tidlig som mulig. Det viser seg at mye av AEI's utgifter dekkes av lokale organisasjoner. Det er altså en skjev fordeling av de reelle utgiftene til medlemsorganisasjonene. Flere medlemsorganisasjoner bør også involvere seg mer, det er bra for AEI og det er bra for organisasjonene

Budsjett for 2009 ble gjennomgått.

Budsjettet for 2009 blir økt pga økt aktivitet og møtedeltakelse. Likevel blir det ikke stor forskjell fra 2008.

Inntekter som dekker driftskostnader:

Donations	9%
Facilities	7%
Support of EB members	7%
Time	21%
Travel expences	4%
Working groups	21%
Income from fees	31%

AEI trenger mer midler og viser til at bare 31% av driftskostnadene er dekket av medlemskontigent. Nå har AEI fått en høy status i bransjen og må dra nytte av situasjonen. AEI etterlyser også kandidater fra flere lokalforeninger til å stille opp i working groups etc. Andreas Georgiades som er leder av AEI mener at AEI må se på å øke medlemskontingenten. Budsjettet ble vedtatt uten anmerkninger.

Det var innlevert to forslag som skulle behandles:

Forslag 1:

Det fremmes forslag om å endre lengden på verv i AEI fra to til tre år for å hindre at styret kan miste halvparten av medlemmene i løpet av et år, noe som kan skade AEIs arbeid.

Enstemmig vedtatt.

Forslag 2:

Fjerne funksjonen som «internal affairs».

Enstemmig vedtatt.

ATAC rapport ble fremlagt.

Pieter Doyer leverte sin siste rapport som leder av ATAC (AEI sin tekninske komite). Pieter trekker seg nå etter mange års arbeid for AEI og hadde det ikke vært for han kunne vår situasjon som flytekniker vært en ganske annen. Sterke krefter fra

industrien har jobbet for å fjerne kravet til personlige sertifikater, noe som Pieter har stått i spissen for å hindre. Heldigvis har ATAC lyktes med sitt viktige arbeid i EASA systemet, og vi håper at de også i fremtiden vil ha den samme entusiasme og engasjement.

Det siste året har ATAC blant annet deltatt i 21.039 Operational Suitability Certificate som i tillegg til mye annet omhandler typetrening på fremtidige luftfartøyper. Denne EASA working group er svært viktig for oss siden viktigheten av en solid typetrening ikke skal undervurderes. De siste årene har vi sett at typetreningen blir lagt til et minimumsnivå, noe som etter vår mening resulterer i redusert flysikkerhet og dårligere økonomiske resultater. Det er gjennom deltagelse i EASA working groups at vi kan være med å påvirke rammebetingelsene for hvordan vår fremtid som flyteknikere skal være.

ATAC har også hatt flere møter med EASA for å diskutere endre viktige saker, og det viser seg at EASA setter stor pris på våre innspill, siden AEI er de eneste som virkelig fokuserer på sikkerhet. Industrien fokuserer for det meste på økonomi og det er svært viktig å ha en motvekt til dette.

Fred gikk gjennom AEI policy manual og minnet om viktigheten av å ha oppdaterte medlemslister med riktig kontaktinformasjon. Disse listene er å finne på AEIs hjemmesider. Under gjennomgang av AEIs policy manual begynte den tidlige starten på dagen vi hadde hatt å melde seg for Strøm. Selv om han tydelig kjempet for å holde seg våken, måtte han gi tapt for Jon Blund.

Orientering av Robert Alway om SSCC (Safety standards consultative committee.)

Strøm dupper nå for andre gang. Klokken er 1715 og baren på hotellet begynner å friste. SSCC er hvor AEI først oppdager at noe er på gang hos EASA.

Den beste måten å påvirke EASA på er å samarbeide med dem og ikke mot dem. SSCC er første skanse mot at industrien senker sikkerhetskravene. Industrien er fienden med sine økonomiske motiver og ikke EASA som ønsker å opprettholde sikkerheten. Working groups er stedet hvor vi kan påvirke vår fremtid. Dersom vi ikke er tilstede, vil industrien være de som er i førersetet. Nylige working groups ble gjennomgått for å poengtere viktigheten av å delta og som regel er det

AEI mot resten i dette arbeidet. De som deltar som representanter må ikke være stille og beskjeden. Alternative resultater ble fremlagt og vi skal være glade for at AEI er representert og taler vår sak.

Strøm sovnet for tredje gang. Klokken er 1717.

AEI truer med å gå til pressen med saker som går i feil retning. Motparten er veldig godt finansiert og driver mye med lobbying. De møter så opp i gruppene og mer eller mindre forlanger sitt synspunkt implementert. NAA (Nasjonale luftfartsmyndigheter) kan også være et stort problem siden mange av disse er i mot EASA. Strøm er våken igjen. Generelt prøver industrien å kvitte seg med sertifikater og å åpne for at hvem som helst kan gi CRS for hvilket som helst vedlikehold.

Fredag

Dagen startet med offisiell åpning med Ola Blomquist fra SFF. Han pratet litt om hva Sverige har å by på og ber oss tenke på de som er i vanskelige situasjoner i flyselskaper som er i ferd med å gå konkurs. Flybransjen opplever svært vanskelige tider for øyeblikket, og mange delegater manglet på kongressen siden de hadde store problemer i selskapene de jobber i.

Andreas, som er leder av AEI holdt også et innlegg om de vanskelige tidene vi var inne i, men han fokuserte også på alt AEI har oppnådd. Han mener vi må fortsette å jobbe aktivt for at det fortsatt skal være trygt å fly, og han håper at vi ikke skal komme i den situasjon at vi blir nødt å si «hva var det vi sa». Industrien er blitt advart og det er bare å håpe på at de tar til fornuft.

EASA presentasjon om typetrening

Neste post er Jean Pierre Arnaud fra EASA. Han jobber med continuing airworthiness rule making. Nå jobber han med task 21.039 som skal innføre et nytt dokument som heter OSC (Operational Suitability Certificate) i tillegg til

typesertifikatet. Dette skal spesifisere minimums treningskrav for piloter og teknikere som skal operere og vedlikeholde luftfartøy. Det blir et eget sertifikat for ikke å blokkere typesertifikat dersom treningskravene ikke er klare samtidig med utstedelse av typesertifikat på nye fly. OSC vil være tilknyttet en datasheet. Det vil være mulig å søke

som supplemental OSC dersom det er spesielle behov for trening. Det ser ut til at OSC blir et krav for alle fly, men for non complex motor powered aircraft er resultatet ennå usikkert.

OSC skal dekke minimums treningskrav for piloter, teknikere og cabin crew samt master minimum equipment list. Task 21.039 er planlagt å være ferdig 8. april 2012, og de som er involverte har en viktig og omfattende oppgave. Jean Pierre jobber også med task 66.011 som skal harmonere Part 66 med task 21.039 og samtidig spesifisere minimumskrav til type trening. I dag er f.eks teksten om lengden på OJT i AMC og dermed er det for store rom for tolkning. Noen praktiserer 4 måneder OJT, men de fleste reduserer det til 2 uker. De skal nå spesifisere minimum lengde på teori, men det skal være mulig å søke NAA om kortere kurs. Ansvarer skal ligge på NAA og EASA standardization team.

OJT blir mandatory for den første type-rating men ikke de neste i samme kategori. Dersom man skifter kategori må man i fremtiden ha ny OJT. NPA er ferdig og CRD ventes å være ferdig i desember 2008 for task 66.011.

EASA presentasjon om standardisering

Francesco Banal som leder EASA Approvals & Standardisation Directorate holder presentasjonen. Han skryter av det gode arbeidet AEI gjør hos EASA og forteller hvor viktig våre innspill er. SAFA har inspirert luftfartøy fra land som står utenfor EASA når de besøker Europa. NAA er ansvarlig for å kontrollere fly innen EU. SAFA har funnet totalt ca 64 000 avvik. Defect notification and rectification er inspirert 6490 ganger og under inspeksjonene er det funnet 391 avvik. 119 av disse har vært kategori 1 avvik som tilsier grounding av luftfartøy. EASA vil gjøre sitt beste for å presse NAA til å gjøre inspeksjoner som viser at mange snag blir oppført på retur flight og de mener at AEI er svært viktig i denne saken.

Standardisering av NAA blir nå mye strengere siden rapport fra EASA skal sendes til EU kommisjon, lokale myndigheter og NAA. Dersom standardiseringsavvik ikke blir lukket, vil ny rapport bli sendt til EU kommisjon som vil pålegge lokale myndigheter å presse NAA til å gjøre korrektive tiltak. Som sanksjonsmetode kan EU kommisjonen for

eksempel suspendere anerkjennelsen av sertifikater fra dette landet i resten av EU. Francesco viste et «hemmelig dokument» som var årlig rapport angående standardisering i 2007. I 2007 hadde de 28 inspeksjoner for å sjekke CAWST (continuing airworthiness standardisering). Selv om de har økt antall besøk det siste året har antallet avvik gått ned. Det er mest avvik å finne med part-M, men part-66 og part-145 er ikke langt bak. Noe av grunne til dette kan være at part-M er en relativt ny forskrift.

Human factors

Neste mann ut er Sidney Dekker, Professor i human factors og systemsikkerhet ved universitetet i Lund. En svært så engasjert og frimodig kar, som sikkert også kunne gjort en god karriere på filmlerretet også. Han har blant annet skrevet boken «just culture» og de som ønsker å se han i aksjon kan søke på navnet hans på youtube.com.

Han drar paralleller mellom Edens Hage med Adam, Eva og epletreet, og ledelse som har ansvar men ikke myndighet. Dette er et svært alvorlig problem vi har sett utvikle seg i den senere tid ved etablering av matriseorganisasjoner i konsern. I slike tilfeller blir de ansvarlige postholdere og accountable manager umyndiggjort, men de har likevel det formelle ansvaret overfor luftfartsmyndighetene.

Han fokuserer også på teknikere som blir dradd mellom forventninger i systemet og bruker den siste romferge ulykken som eksempel. Beskyttelseskummet som hadde sprekker ble da overmalt, og oppskytning ble gjennomført som planlagt. Resultatet kjenner vi alle.

Videre fokuserte han på at noen anerkjente bransjeblader har skrevet at det må være frykt for represalier blant de ansatte slik at de holder seg til prosedyrene. Han mener at dette er en helt feil vei å gå og at det bare vil resultere i underrapportering.

Sidney refererer til mange rettsavgjørelser etter ulykker i senere tid der men har kommet frem til at ulykker ikke kommer av tilfeldigheter mellom uavhengige feil og human factors. Årsaken har heller vist seg å komme av «a systematic migration of organizational behavior toward accidents under the influence of pressure toward cost effectiveness in an aggressive

competitive environment. I den bransjen vi jobber i er det en stor utfordring å balansere kostnader med flysikkerhet på en riktig måte, og et tvetydig regelverk gjør det ikke bedre. Av og til kan det være tidligere hell som garanterer for fremtidig sikkerhet gjennom at man etablerer en kultur for hvordan ting skal gjøres.

Sidney fortalte videre om at avvik i mange organisasjoner ikke blir rapportert. Dette kan komme av at det er etablert en kultur der man «løser problemer» og det regnes som en del av jobben. Han mener også at det kan komme av at sjefen ikke liker dårlige nyheter og at de ansatte dermed vegrer seg for å rapportere. En god organisasjon er en organisasjon der de dårlige nyhetene kommer frem til sjefen. I mange selskaper har det også etablert seg en kultur der men samler inn store mengder med vanskelig håndterlige flight data gjennom FDM, samtidig som man ikke bryr seg med å rapportere tilbake data etter vedlikehold til fabrikant. Dette er en årsak til at det kan være store avvik mellom den skrevne prosedyren og hvordan jobben må utføres.

Presentasjon av den Svenske Luftfartsstyrelsen. Så var det endelig Magnus Johansson og Jukka Salo fra det svenske NAA sin tur. De snakket om hvordan de er organisert og om vanlige avvik de finner ved inspeksjoner. De fleste avvik er relatert til Part M siden dette er en relativt ny forskrift. Som takk blir de innprentet av Fred med AEI sin kjernesak, rapportering av snag på vei til hjemmebase. Magnus og Jukka hadde også fått med seg pressemeldingen om emnet fra AEI og nyhetsinnslagene på TV med kritikk av NAA, men det tok de med fatning.

Workshop – safety management system.

Så var det tid for årets workshop. Vangelis Demosthenous ledet arbeidet med en gjennomgang av AEI's policy på området, No Blame Culture. Workshopen skulle ta for seg den eksisterende policy for å finne ut hva som er akseptabel eller ikke akseptabel oppførsel. I den senere tid har det vært en tendens til at ansatte i flyselskaper har blitt etterforsket og dømt i forbindelse med ulykker. Dette er noe som AEI er sterkt i mot, men det må likevel kunne sette visse forventninger til de ansatte. Under arbeidet i workshopen viser det seg at det er svært vanskelig å skrive dette ned på papiret på en fornuftig måte. Etter hvert som diskusjonen skrider

frem blir det mer og mer klart at alt er uklart. De fleste har for lengst følt fra, og det er kun de mest taletrengte igjen. Diskusjonen handler om å bevege seg fra en policy of "no blame" mot "just culture". Men ingen av delegatene, eller Vangelis som leder diskusjonen, hadde noen klare synspunkter på viktige spørsmål, som hvem kan trekke noen klare skiller mellom akseptabel og uakseptabel oppførsel, fra et juridisk synspunkt. Diskusjonen var preget av at delegatene var overinspirert av den gode presentasjonen fra Sidney Dekker, og nå ville de prøve å presse denne inn på 3-4 linjer som dekker alt. Lykke til med det, men de kom aldri i mål. Det ble fremmet forslag om å kanskje engasjere Sidney Dekker i saken. Det kan faktisk bli bra, i motsetning til hva vi holdt på med under workshopen. Etter en halv time til med jåss, kom vi endelig til konklusjonen at dette var vanskelig, feil arbeidsmetode, etc. Og dermed var vi i mål med denne workshop.

Konklusjonen er at vi ikke fikk gjort noe, men delegatene fikk seg et par timer med virkelig kjedelig tørrprat. Hjelp, der kom der en monkey wrench in siste sekund. Forslag ble fremmet om at vi fortsetter med dette i morgen..... Og mot alle odds, det ble vedtatt. Vi tror nok at delegatene sa ja til dette for å slippe mer av dette den dagen. Når en er desperat gjør folk mye rart.

Presentasjon om nye EASA sertifikater

John Eagels, som deltar på vegne av AEI i en working group i EASA holdt en presentasjon om det nye sertifikat regimet. Han startet med hvordan det var tidligere med ICAO sertifikater og arbeidet seg frem til dagens EASA Part 66 sertifikater. A, B1, B2 og C. Videre forklarte han hva som er i emeningen med B3 som for småfly, seilfly, og ballonger opp til 2000kg, og BL som er opp til 1000kg. BL blir og delt i to deler, B-L basic, og B-L full. Arbeidet med disse er enda ikke fullført.

EAB (EASA Advisory Board) Deligates report

Fremdeles uten pause fortsatte vi med Fred Bruggerman. Han redgjorde for sitt arbeide i EASA's advisory board. Arbeidet med innfasing av Part OPS har der tatt mye fokus og resurser fra EASA. Videre har han deltatt som observatør på EASAs management board meetings. EASA's management board består av

ca 40 medlemmer. Disse kommer fra luftfartsmyndigheter fra alle deltakerlandene, noen fra industrien og AEI. Møtene er i følge Fred veldig ineffektive og maks 10-12 av deltakerne deltar aktivt, mens resten kun holder setene varme og spiser lunsj... I møtene er det et stort språkproblem siden med-lemmenes engelskkunnskaper er sterkt varierende. Medlemmene har også stor variasjon i kunnskapsnivå om de forskjellige sakene. Fred har også vært med på å jobbe med AMC. De fleste bedrifter bruker AMC for å lage prosedyrer, men mange lager sine egne. I dag er det helt lovlig å lage egne prosedyrer som går utenom det som står i AMC, men EASA ønsker nå å innføre AMC som obligatorisk for å bedre standardisering. Et eksempel på hvor galt det kan bære av sted, er f.eks ved innleie. Noen selskaper har opp til 90%innleide og fått det godkjent av NAA... Det er litt uenighet om hvordan avvik fra AMC skal håndteres, men EASA jobber med dette problemet. Noen mener at man må søke EASA gjennom NAA for å avvike, og det skal da publiseres som en 2. måte å tilfredsstille regelverket. I Norge har Luftfartstilsynet utgitt en AIC som oppfordrer luftfartsforetakene å være i henhold til AMC.

Dagens utrolig lange agenda var over, og vi hadde 17 minutter på oss til middag. Dermed ble dusjen droppet til fordel for en øl.

Lørdag

Møtet skulle begynne klokken 0900, og den norske delegasjonen fra NFO og NHF var utrolig nok fulltallig på plass. Strøm hadde vært med på dette før, så han ville heller på frokost enn å vente på at møtet skulle starte. Ikke før klokken 0930 klarte vi å ta opp de blødende løse trådene fra i går, så frokost kunne vi alle hatt... Etter få minutter bar human factors policy diskusjonen på nytt galt av sted. Igjen diskuterte vi kriminalisering av flyteknikere, noe som er et stort og viktig problem som krever vår fulle oppmerksomhet. Det var tydelig at det finnes mange forskjellige meninger om dette emnet, og bedre blir det ikke med de store kulturforskjellene mellom de respektive land. Noen mener at det er viktig med en no blame policy, men andre mener at det er viktig at man skal kunne stilles til ansvar for det man gjør.

Mange eksempler kom frem, men det var igjen vanskelig å konkretisere noe. No blame policyen kom på en tid da man ville etablere et rapporteringssystem og ville ha folk til å skrive rapporter. Vangelis fokuserte mye på at vi har en tendens til å klandre individet når noen andre gjør noe galt, men når vi selv har gjort noe galt tenderer vi til å se på det rundt oss. Er det noen eller noe jeg kan skyldte på?....

Etter en god time ble delegatene delt i to grupper, som hver for seg skulle prøve å komme opp med et forslag. Gruppene klarte etter hvert å komme med noen finslige stikkord og disse skulle finpusses og inkorporere i policy manualen av Fred og Vangelis etter hvert. Ny human factor policy, Just Culture, var dermed etablert.

ATAC med Pieter Doyer

1. AEI Technical Affairs Committee Meeting (ATAC) (Pieter Doyer).
 - A] Working Group 21.039 Future Type Training Standard Regulation.
 - B] Any other business (AOB).

Pieter spurte om noen hadde spørsmål til det pågående arbeidet i working group som jobber med fremtidige opplærings krav. (A). Ingen spørsmål, og ingen svar kom. Salen var nå rimelig bedøvet etter 3,5 timers non stop møte, og ekstremt lite luft i rommet. Den lille lufta som var igjen bar tydelig preg av delegatenes besøk på lokale "vannhull" kvelden før. AOB gikk ut.

Human factors coordinator report

Før å vekke gjengen litt, fortsatte agendaen med human factors coordinator rapport. Dette er Vangelis Demosthenous sitt område. Han gikk gjennom litt historie på området frem til dagens situasjon der AEI's har fått anerkjennelse og innpass i EASA's arbeide på området. Strøm var på dette stadiet så røykesugen og bakfull, at han så seg nødt til å forlate møtet til fordel av en hjelmtablett med tilhørende sigarett. Det ble omsider lunsj, og etterpå en oppdatering på web-sidene til AEI. Torstein Vikøren som er webaster demonstrerte litt bruken og nyhetsfeedene på sidene.

På hjemmesidene til AEI ligger det mye

informasjon og mange gode lenker for de som er interessert. Alle som er medlem av AEI har også tilgang til medlemssidene som krever passord. For å få brukernavn og passord til sidene, kan du kontakte undertegnede, eller en i din lokalforening, som alle skal ha brukernavn og passord til deg. NHF vil oppfordre alle til å kikke innom sidene til AEI fra tid til annen, og adressen er www.airengineers.org

VALG

Der var i år kun en nominert på hver av de ledige stillingene, og dermed ble det en russisk valgprosess. 3.min. klapping, og så var nytt styre valgt. Det nye styret ser slik ut:

President
Andreas Georgiades

Vice President
Ola Blomqvist

Secretary General
Fred Bruggeman

Secretary Europa
Alain Dupuis

Secretary Austral-Asia
Trevor Lee

Secretary Americas
Blir oppnevnt senere i år.

ATAC Chairman
Simon McVeigh

Treasurer
Fernando Diges Artesero

SSCV Representative
Robert Alway

Pr relations chairman
Robert Alway

Human Factors Coordinator
Vangelis Demosthenous

Vi gratulerer.



Til slutt var det den australske fagforeningen ALAEA som fikk slippe til. De holdt en presentasjon om innføringen av EASA regelverk i Australia. De har bestemt å starte med implementering av regelverket under innfasingen av nye flytyper, f.eks A380. De gamle flyene skal fremdeles opereres med ICAO sertifikater. Innføringen av EASA regelverk har medført problemer med konvertering av sertifikat, og mange har mistet mange av sine rettigheter. Noen har også fått rettigheter de ikke hadde, og det har medført at de som er kompetente til å utføre jobben ikke er de som attesterer den. Vi som kommer fra Norge kjenner denne problemstillingen så alt for godt, men her hjemme er det stort sett ryddet opp i dette. ALAEA fortalte også om forhandlingene de nylig hadde med Qantas. Forhandlingene resulterte i at det ble en ganske stor konflikt mellom bedriften og fagforeningen.

Konflikten gjorde at bedriftens dårlige sider kom tydelig frem, noe som samlet fagforeningen mer enn noen gang. Etter en lengre konflikt, havnet forhandlingene til slutt på regjeringnivå, og ALAEA dro nytte av at det nylig hadde vært et regimeskifte. De fikk 4% og var fornøyde.

Endelig var det kveld, og denne dagen hadde vi tid til både dusj og et lite glass på rommet før det var tid for gallamiddag. En hel times pause, noe som er unikt i AEI sammenheng. Etter en hyggelig middagsaften med mange nye og hyggelige bekjentskaper, tok vi en tidlig kveld og tørnet inn ikke lenge etter at alt var stengt i Sverige.

Til slutt vil vi takke SFF for en velorganisert og hyggelig kongress.

Øyvind Strøm og Ole-Andre Lindanger

PROFILEN



Som styremedlem Info i NHF treffer man mange forskjellige mennesker, og en av dem jeg traff under årets nasjonale samling for redningsmenn, syns jeg burde få sin plass under denne spalten. Det er en tøff jobb å være redningsmann, og det kan nok være en utfordring i seg selv å være stasjonert på et fartøy i kalde mørke nord på denne årstiden.

Navn: Lene Pedersen fra Bodø

Alder: 31 år

Yrke: Redningsmann ved 337 Skvadron på Bardufoss

Vi flyr Lynx mk.86 og opererer utifra Kystvaktens helikopterbærende fartøyer. Jeg ble ferdig utsjekket som redningsmann januar 07 så jeg har snart vært operativ i to år.

Du er redningsmann, hva gjorde at du valgte dette yrket?

Min far er fisker og jeg har selv jobbet på havet. På bakgrunn av dette forsto jeg tidlig hvor viktig jobb redningshelikoptertjenesten gjør. I tillegg har eg alltid hatt lyst på en jobb som er variert, spennende og utfordrende. Jeg ønsker å bidra til å gjøre en betydningsfull forskjell.

Hvilken utdannelse har du tatt for å komme dit du er?

For å bli redningsmann i forsvaret må du være utdannet sykepleier eller ambulansesfag arbeider. Jeg var ferdig med sykepleierutdanningen våren 2005.

Kan du fortelle litt om operasjonen i 337 skvadronen?

337 Skvadron opererer utifra Kystvaktens helikopterbærende fartøyer. Vi er deres forlengede arm og støtter dem i deres arbeid med å håndheve Norges interesser i havområdene. Vi har mange ulike oppdrag som blandt annet innebærer å forebygge overfiske, å bidra ved søk/redning, å yte medisinsk assistanse. Vi flyr og heiser ned fiskeriinspektører på fiskefartøyer som Kystvakten ønsker å inspisere for å kontrollere om de forholder seg til gjeldende lover og regler. Vi har også oppdrag der vi yter medisinsk assistanse til syke eller skadde og evt frakter pasienten til sykehus dersom behov. Vi bidrar også med frakting av gods og personell til blandt annet Børnøya og Hopen.

Hva gjorde at du valgte nettopp den skvadronen?

Da jeg kom gjennom opptaket til redningsmann høsten 2005 var det 337 Skvadron som trengte nye redningsmenn.



Hvordan er livet ombord under arbeidsperioden? Hvordan får du tiden til å gå når det ikke er oppdrag? Kan du fortelle litt om noen spesielle oppdrag du har vært med på?

Jeg har arbeidsperioder ombord på Kystvakten som varierer fra 1 til 3 uker. Det er godt miljø og det er ikke vanskelig å trives. Vi driver mye med egentrening iløpet av et tokt når vi ikke har oppdrag. Dette for at både vi i helikoptercrewet og båten om organisasjon skal være best mulig forberedt til oppdrag. Jeg har hatt mange flotte opplevelser gjennom jobb. Husker spesielt en tur til Karl XII øy som ligger helt nord på Svalbard omkring 82 grader N. Der er en ubemannet meteorologistasjon som det skulle utføres vedlikeholdsarbeid på. Og første gang eg så isbjørn i virkeligheten sør for Hopen.

Hvordan er det å være kvinne i ditt yrke?

Som kvinne i forsvaret er man vel i mindretall uansett hvor man jobber. Jeg trives veldig godt i jobben som redningsmann på 337 skv og tenker ikke noe over at jeg er en av få kvinnelige redningsmenn. Det hender jeg møter folk som lurer på om de skal kalle meg redningskvinne men tittelen er redningsmann uavhengig av kjønn.

NHF fikk også gleden av å få tilsendt noen flotte bilder fra operasjonen til 337 skvadronen.

Laila Veronika Østbø, Info NHF



REPRESENTANTMØTET 2008

Årets representantskapsmøte ble avholdt 9 feb 2008 på Clarion Hotel Ernst, Kristiansand.. Representantskapsmøtet er forbundets øverste myndighet, og tilstede var delegater fra lokalforeningene tilknyttet NHF.

Årets repmøte begynte med et foredrag om sikkerhet av Jarle Gimmestad. Han jobber som Kaptein i SAS. Her kom det fram mye info om sas u-lykken i Linate Italia den 8 okt 2001 om hva som sviktet , og hva som må gjøres for at dette ikke skjer igjen! Jarle viste frem en video der vi skulle holde fokus på antall ballberøringer av to lag. Det var merkelig og se at når vi fokuserte 100% på dette overser vi endel andre ting... (Gorilla)

Etter dette ble delegatene inndelt i 3 grupper for å diskutere om styret hadde lyktes i å følge opp prinsipp- og handlingsprogram for 2007, og i tillegg sette opp forslag for året som kommer.

Der kom ingen kommentarer på selve representantskapsmøtet til utførelsen av prinsipp- og handlingsprogrammet for 2007, men det ble kommentert og de- battert under arbeidsmøtet på fredagen den 8.februar. Det ble ytret meninger om at enkelte punkter ikke var gjennomført, som eksempel at Sty-ret ikke hadde drevet lobby virksomhet og ansatt en ”daglig leder”. Kommentar på at Styret ikke hadde klart å gjennomføre forventet kursvirksomhet og at NHF sin hjemmeside ikke var holdt oppdatert.

Nytt prinsipp og handlingsprogramm er lagt ut på nhaf sine sider. Det nye vil vare fra 2008 til 2010.

Så var kvelden kommet og alle fikk etterhvert pyntet seg og møtt nede i Restauranhuset Ernst for Ekstrem middag. 16 retter spiseskje kveld.



Lørdags formiddag var det offisiell åpning av Representantskapsmøtet 2008. Møtet ble konstituert, og dirigent for dagen ble

Tor Larsen. 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 2008.

Dette ble godkjent. Revisor har vært Svein Roalsø, som for øvrig også ble valgt for videre engsjement. Det ble gjennomført valg og i tellekomiteen deltok Arild Moen, Ole Andre Lindanger og Kay Lohne.



Det nye styret består av:

Leder: Øyvind Strøm

Nestleder: Edvin Holstad

Styremedlem Utdanning: Erlend Trane

Styremedlem Informasjon: Laila Østbø

Styremedlem Lover og Bestemmelser: Are Kringstad

Kasserer: Harald Prestvik

Sekretær: John K. Pedersen

1. Varamedlem: Eivind Elvatun

2. Varamedlem: Ørjan Bjerrang

3. Varamedlem: Ronny Lie

4. Varamedlem: Kurt Kristensen

Lørdags kveld møttes vi i Speilsalen der vi hadde en flott middag. Det ble overrekket blomster til avtroppende styremedlemmer.

Av Ørjan Bjerrang

AIRMED



PRAHA 2008

Tekst: Anders Kroken, NLA

Airmed er en internasjonal konferanse som arrangeres hvert tredje år. I år var det Tsjekkia og Praha sin tur. Konferansen gikk fra 20-23 mai. Målgruppen er aktører innen luftambulansse, både rotor- og fixedwing. Det ble holdt foredrag i forskjellige kategorier, både medisin, ledelse, finansiering, redning og flyoperativt. Det var også fokus på utvelgelse av personell til luftambulanssetjeneste.

Utstillingen var litt begrenset med hovedfokus på helikopter, noe som for så vidt passet oss utmerket. Ustilte modeller var EC-135, EC-145, A-109 og Bell 429. Videre var der en god presentasjon av AW-139 som vi snart får se i tjeneste på Lufttransport sine baser her hjemme. Mest interessant på utstillingen var egentlig tyskerne sin HEMS-simulator. En mock-up rigget som et operativt helikopter, med kamera og mikrofoner i alle bauger og kanter.

Bell Helicopters var tungt inne og promoterte sitt nye 429 som er utviklet med spesielt henblikk på HEMS-operasjoner. Sjef for designutvikling på dette helikopteret er en Flight-Nurse som har mange års erfaring fra slik tjeneste. De har brukt mye energi på å utvikle et helikopter som er skreddersydd til brukerne, og som tar mest mulig hensyn til miljøet. Det har blant annet gitt en stor og rommelig kabin, og en spesialdesignet halerotor, som skal gi minimalt med støy. Med hensyn til performance er det ikke er

kvantesprang fra de vi eller er vant til i luftambulanssetjenesten. Bell kunne by på en ryddig og innbydende cockpit, med alt man kan drømme om av avionikk, 4-akters autopilot etc. De motorinteresserte fikk også sitt. Erik Normann fra NLA var moderator for en sesjon som tok for seg nattflyging med Night Vision Goggles; NVG-operasjoner.

Tidlig i denne sesjonen ble det fokusert på begrensningene ved bruk av NVG som hovedsak er redusert synsfelt, og manglende dybdesyn.

Etter hvert ble fokus vendt mot de store fordelene man har ved bruk av NVG, og den økte sikkerheten det gir. Fra amerikansk hold fikk vi en presentasjon av kurs- og flytreningsopplegget de gjennomfører før folk blir sjekket ut på NVG.



Et nyttig tips herfra var å begynne med spesifikk og fysioterapeut veiledet trening av nakke og ryggmuskulatur for å unngå ubehag og sykemeldinger. Fra Sveits fikk vi høre om spesielle redningsoperasjoner i bratt fjellterreng.



Det er meget stor klatreaktivitet i enkelte områder, med dertil hørende mange redningsoperasjoner med bruk av helikopter. De opererer EC-135 og A-109.

Med fast underhengende tau eller heis. Det er slik at ved redningsoperasjoner som foregår ved bruk av fjellklatrerutstyr, så er det egne utsjekkede "fjellguider/klatrere" som henger i heisen og tar ut de som er kommet til skade, eller må reddes av andre grunner. Videre fortalte Sveitserne om selesjon av HEMS-crew member. HEMS står for Helicopter Emergency Medical System. Kravene lignet ganske mye på de vi operer med her hjemme, men de var på et litt lavere nivå generelt.

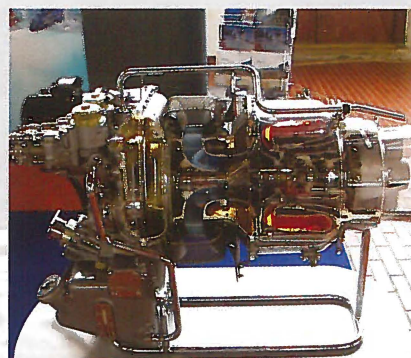


Det er for eksempel ikke nødvendig med teoridelen av PPL-A/H, men man må ha grunnleggende kjennskap til navigasjon. De medisinske forelesningene var få, og brakte egentlig ingen nye aspekter inn. Vi fikk en god forelesning om luftveishåndtering. Her var det en engasjert foreleser som fortalte oss det vi allerede kunne på en inspirerende måte, og ga oss en god følelse av at vi faktisk gjør veldig mye riktig og viktig i tjenesten i dag. Ellers var det flere sesjoner med fokus på administrasjon, finansiering etc.

Vi kan være glad for ordningene som vi har i Norge, med gitte rammer og fullfinansiering fra statens side. I de fleste andre land sliter man fremdeles med finansiering, og har etterskuddsvis betaling av hvert enkelt oppdrag.

Det kom også fram at det i USA, som har vært ledende på feltet i mange år, nå er andre tider. Enkelte baser blir lagt ned og tilbudet til befolkningen blir mindre. På den andre siden av skalaen og for så vidt på andre siden av jordkloden er Japan. Der satses det for fullt på HEMS. Fra i krigen i Irak kom en amerikansk major.

Major White er Flight Nurse og var sjef for akuttmottaket der de tok i mot skadde soldater.



I bilder og ord fikk vi en fremstilling som viser hvordan det kan være når man fyller en Black Hawk med inntil 8 hardt skadde soldater på en "hot-LZ" og har 5-6 minutter flytid til akuttmottaket. En virkelighet som heldigvis er fjernt fra vår. I konferanseområdet var der også en poster utstilling. Her var posters fra 330 skv, Haukeland Sykehus, SAR-tjenesten i StatoilHydro og NLA.

Alle disse vakte interesse blant publikum, og en poster fra Haukeland Sykehus ble også tildelt en pris for "excellent presentation." Det ble, som vanlig på slike konferanser, litt lite tid til å knytte kontakter og snakke med kolleger fra inn og utland. Stramme tidsskjema gjorde at Praha fremdeles er en utforsket by. Men de smakebitene vi fikk gjorde det absolutt interessant å komme tilbake som turist.



ANNUAL AVIATION

REPORT ON THE 2008 ANNUAL USA/EUROPE INTERNATIONAL AVIATION SAFETY CONFERENCE

The conference was held in Florida from June 1 to 6, 2008 and attracted 420 delegates from around the world. Representatives from most of the regulatory bodies, several pilots' organisations and various repair and manufacturing organisations in the industry attended, the only organisation representing aircraft maintenance staff was the ALAEA, acting in its own right and on behalf of AEI.

The Australian CASA had a number of delegates but no one from Qantas or any Australian airline was there, although KLM, Easyjet and a number of others were represented. It should be pointed out that the ALAEA members financed their delegation and no assistance was received from any Government or Industry body, a testament to the Air Safety dedication of the members.

The ALAEA delegation consisted of David Taylor, the Regional Airlines Councillor and myself, the General Aviation Councillor, due to an industrial situation in Australia the Senior Vice President was unable to attend. AEI officials had conflicting meeting dates and we undertook to address their questions also. Our American affiliates and like organisations were somehow uninvited so they, in addition, asked us to voice their concerns.

The theme of the conference centred on Safety Management Systems, or SMS, in the changing world of globalisation and the harmonisation of the international regulatory environment particularly in the EASA/FAA context. It was of particular importance to the ALAEA, as Australian LAMES are more affected by the changes than any other group. The future EASA system comes fully into effect on April 8, 2012.

Eyebrows were raised early in the conference when the Easyjet manager, who happens to be an Australian, said that the era of confrontation was gone and they had union representatives on the decision making panels as part of a united industry. He obviously had not been back to Australia recently!

Most of the first day involved the organisational process of Data sharing and proactive safety management approaches, speakers from ICAO and the various authorities expanded on that theme and the final session on the first day was devoted to a "hot topic" question and answer session.

We asked two questions on harmonisation and the differing legal framework which confronted the FAA/EASA regulations and three questions on behalf of AEI on failures in the EASA system.

On the second day the conference broke into a series of workshops, three at a time so it was not possible to attend them all with a two man delegation. Our first workshop was on the industry's need for rule making harmonisation: supporting the future global air transport system. Subjects included TCAS incidents in the USA and air traffic management, parts supply and release problems and the need for a single Part 145 approval globally.

Mutual recognition of maintenance rules and approvals of personnel was discussed and Peter Sorenson from IATA wmi Management system, which differs markedly from the Rolls Royce program which is a "Power by the Hour" system. There was a great deal of legal argument about the responsibility of the airline and the relationship with any contractor, an absolute nightmare. We spoke on the loss of corporate memory, the lack of loyalty for the operator and the massive cultural

void when outsourcing to a foreign repair station. The mistaken belief by airline management that by sending their own supervision to the repair station they will preserve the standard. Cultural, technical and numerical differences at the station make it impossible to do so. We also pointed out that skill levels and experience are not usually the same as the operators own facility. Maintenance of an older fleet will involve levels of corrosion outside of the experience of many repair stations. Language has more barriers than just being able to speak English, colloquial expressions and the desire to please can have serious repercussions on task completion. We were supported in our views by the Rolls Royce representative as they have wide experience in operation 17 overseas approved workshops.

During the debate on this issue it became apparent that the debate talked of pilots and "the hangar floor" we pointed out that the hangar floor is inhabited by people and the claim that companies work on aircraft was inaccurate, "companies don't work on aircraft, people do" the failure to recognise maintenance staff as individuals has the potential to discourage future maintenance staff from taking up the profession. This point was taken up and quoted in the closing addresses of the conference. Our delegation split for the next workshops and I attended the Just Culture and Enforcement in an SMS environment discussion panel. The "no blame" reporting culture was high on the agenda but the position of the IFALPA panellist was that she felt that there were limitations to that philosophy as there were some events that warranted punitive action so she was opposed to a total commitment to that practice. The view of others was that if there was a possibility for reprisal action then that avenue for finding out the facts would disappear.

The preservation of trust was the outstanding need and a just culture should prevail, it should also involve the unions as participants. I put forward observations based on actual cases that the ALAEA had handled.

In the case of a LAME, when they are told there has been a problem they instinctively blame themselves and if interviewed without proper support they could have a record of interview that could adversely affect their case. The domino effect of the three major players being involved, the employer, the regulator and the judiciary means that the preservation of evidence and the quality of that evidence is critical to a just culture. The ALAEA has often pointed out that "you don't know what you don't know" and an event you were unaware of may have caused the incident. There is never a single player in an incident. Any investigation must first assume no guilt until proven otherwise. There must be a record of interview trail, strict security of records, and support for the interviewee with a presumption of innocence. The report from Dave Taylor from his workshop will be attached as an addendum.

The final workshop on that day was on transitioning to an SMS and what steps need to be taken, as was the case in many other instances the Canadian input was most useful and they seem to have dealt with most of the problems already in their country. They have 13 accredited auditors across Canada. Safety Management systems cannot be taken as the final solution of a safety culture, they are a tool of an overall quality philosophy and cannot operate as a standalone measure separate from involvement in the rest of the management environment.

Maintenance workshop- day 3

Chair: Carol Giles. The workshop received a briefing from the FAA on the problems of their five year tenure and the focus of the Senate & Congress legislators on parochial issues making it difficult to fully engage in the harmonisation of

regulations internationally. Dan Batchelder from the FAA foreshadowed various procedures as to how a release to service might be issued by a company without qualified staff! Certification/Maintenance

workshop Dorenda Baker & Carol Giles from the FAA chaired the meeting with Norbert Lohl & Francesco Banal from EASA.

Most of the debate centred around the interpretation of acceptable repairs & parts using the acronyms and regulations within the FAA regulatory sphere. Our in depth knowledge of the FAA system was not to the level necessary to actively participate in the debate. One item of interest was the application of AASR [aging aircraft safety rules] as a defined regulatory concern which is significant given the average age of general aviation aircraft in service and the late delivery of new frontline airline aircraft.

CONCLUSION

The failure of the global aviation industry to recognise the vital role of the qualified aircraft maintenance professional in the overall management of air safety was clearly apparent. The industry was well aware of the exact number of pilots needed but seemed to only have a vague idea that they were also going to be very short of personnel in the employ of the companies who fix their aircraft. The industry was well focussed on the need for safety management systems but any system that does not incorporate certified aircraft maintenance as a core element is doomed to fail. Removing the trained observers from the flight line and replacing them with semi-skilled staff has removed the vital last chance filter from the system and has in our experience led to preventable accidents and incidents. Failure of management groups to recognise, train, support and nurture their own in house certifying aircraft maintenance staff will eventually degrade their capacity to safely operate their aircraft. By focussing on task

training in the EASA category "A" mould, management has taken away the holistic concept and has isolated elements of maintenance being carried out by persons who have no knowledge of the role of others working on the same aircraft. The ALAEA supports the IATA initiative to address the role of the new industry aviation maintenance professional and look forward with interest to its outcome.

In the Australian adoption of the EASA licencing system CASA has taken the trained professionals in electrical systems, removed them from certification roles and replaced them with other LAMES who do not have an electrical background. With Australia so far removed from the manufacturing centres of aviation this can only contribute to more aircraft delays and unwarranted operating costs.

Representative organisations of certifying aircraft maintenance personnel MUST do more to advance the cause of their members, so many aircraft businesses do not even understand what we do. "Companies do not maintain aircraft, people do"!

**John E. Alldis JP IEng. AMRAeS
ALAEA General Aviation Councillor**

FLYFAG

KONFERANSEN 2008

Av Laila Veronika Østbø, NHF

Årets program omhandlet først og fremst Kunnskapsløftets nye læreplaner og fagprøver. Videre var lærlinger og rekruttering til bransjen noe av det viktigste som ble tatt opp. Både skoler, Fylkeskommuner, bedrifter og fagorganiserte var godt representert, samt forsvaret og representanter fra lærlinger. NFO og NHF var også der, og gledelig var det at Luftfartstilsynet var tilstede.

Årets flyfagkonferanse ble åpnet av NHO Luftfart ved Synnøve Aga. Hun gav ordet videre til NHO Luftfart sin nye direktør, Torbjørn lothe.

Vi fikk et historisk tilbakeblikk på luftfarten i Norge fra tidlig 80 tallet frem til idag. Fra å være en "trygg" verden med høy status og godt betalt, har vi sett en dramatisk endring som begynte med EU sin deregulering, og som til slutt endte med EØS avtalen som inkluderte Norge.

I 1998 åpnet man opp for at utenlandske selskaper skal kunne fly innenlands i forbindelse med åpningen av Gardemoen. Lavprisselskaper har fått nye muligheter, og selskapsstrukturen er endret idag. Man er så internasjonale, at et callsenter kan være i India, og teknisk avdeling i et annet land.

Lothe stilte spørsmål om denne endringen har fått konsekvenser, og kunne videre fortelle at han ser en luftfart i Norge som vil vokse, både globalt og nasjonalt. Vårt konkurransefortrinn er først og fremst kvaliteten på utdannelsen og rekrutteringen til bransjen.

Torbjørn Lothe avsluttet med å liste opp prioriteringene vi bør ha i luftfarten i Norge

-Like konkurransevilkår

-Miljøvennlighet

-God infrastruktur. Her ytret Lothe at han stiller spørsmål til Avinor sitt monopol.

KUNNSKAPSLØFTET

Kunnskapsløftet skal først og fremst erstatte Reform 94. Kjell Eivind Forsmo fra Sola vgs, har deltatt under hele prosessen av denne utviklingen frem til idag, og kunne gi oss en innføring i tankene bak, og endringene i forhold til gamle læreplaner.

Den største forskjellen er først og fremst strukturen på opplæringen, som ved gjennomførelse kjører parallelle linjer med EASA sitt part 66 eksamen system. Det vil si, at etter fullført videregående skole flytekniske fag, har en også med seg et "Certificate of Recognition", et såkalt C of R, i tillegg til vanlig vitnemål. Elevene har da fullført eksamen i Easa part 66 sitt modulsystem, det vil si 17 moduler, hvor 75% er grensen for å bestå, i tillegg til eksamen som før.

Skolens største utfordringer med dette systemet er at underveisevurdering og sluttvurdering av alle elevene skal dokumenteres, og ikke lenger være en gjennomsnittskaraktér av årets resultater som vi kjenner fra tidligere.

Rekrutteringen til flyfagene er enda gjennom grunnkurs Elektro, og den nye strukturen ser slik ut:

- VG1 Elektrofag
- VG 2 Flyfag (tidligere VK1)
- VG 3 Flyfag
Avionikkfag
- VG 4 Lærling i bedrift

Flyfagene deles inn i 4 områder:
Motor, Avionikk, System og Struktur.

Skolene ser allerede med det nye systemet at det er ekstra stort press på elevene. De følger et program som er sprent på antall timer per uke, fordi Luftfartstilsynet i dagens system ikke godkjenn

er timer fra VG1 elektrofag. Med andre ord skal elevene ikke bare ha 60 minutters skoletimer i henhold til læreplanene, men de må kutte ut idrettsdager og lignende arrangementer for å få presset inn antall timer som er minimumskravet fra Luftfartstilsynet.

Er det interesse for mer info om de nye læreplanene og kunnskapsløftet, kan dere gå inn på kunnskapsdepartementet sine sider : <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kd/tema/andre/Kunnskapsloeffet.html?id=1411>

HVORFOR SATSER VI PÅ LÆRLINGER?

Etter lunsj fikk vi presentasjon av fire bedrifter som driver opplæring av lærlinger. Først ute var Luftforsvarets Hovedverksted på Kjeller (LHK) ved Anders Søisdal. Søisdal kunne fortelle oss at allerede i 1916 var Hærens Flyvefabrikk i gang.

Idag er verkstedet på Kjeller 430 sivilt ansatte samt omkring 50 britiske innleide. Det består av 24 verksteder og laboratorier, og driver med alt fra overflatebehandling til flyvedlikehold.

Dagens arbeid består mest av oppdateringer og modifikasjoner av forsvarets F16, samt faseinspeksjoner på disse. Seaking`en har også et stort program- IRAN (Inspect and repair as Necessary) med vanlig liggetid på 6 mnd.

Kjeller verkstedet er også inne i et NH90 samarbeid med Finland og driver med komponentvedlikehold.

LHK tar vanligvis inn 12-14 lærlinger i året, og har kontinuerlig mellom 25 og 30 lærlinger inne på fly og komponenter. Det blir også gjennomført typekurs på Kjevik på forsvarets flytyper i regi av LHK. Verkstedet på Kjeller er ikke Part

145/147 godkjent, men bedriften har godkjennelse for de 300 timene med praksis som kreves for å kunne ta fagbrev.

Av lærlingene, estimerer Søsidal at ca 30 % av dem forsvinner til det sivile markedet, mest oljerelaterte yrker og bilverksteder. En av grunnene til at de har slitt med denne flykten, er ansettelsestoppen. Man har sett av stort antall innleide har krevd tiltak, og i 2007 ble 22 ansatt, og det gjøres alt for at lærlingene kan beholdes. Disse blir vanligvis nå tilbudt kontrakt inntil åpning for fast ansettelse kan gis.

Neste bedrift som presenterte seg var Pratt and Whitney ved formann Jan Arild Torkildsen.

Pratt and Whitney på Sola er en av seks motorverkstedavdelinger. Foruten Shanghai som er under oppbygging, er det verksteder i Columbus, Cheshire (USA), Eagle Services i Asia og Christchurch Engine Center. Pratt har component repair fasiliteter i hele verden, med 30 dager dør til dør avtaler.

Firmaet har 18 års CFM56 erfaring, og driver med komplett trening på CFM56-3, 5 og-7 motorer.

Et eget treningscenter har et 104 ukers lærlingeprogram, og har i år sendt ut tilbud til 9 lærlingekandidater. Motorverkstedet på Sola kan også flagge med jobbgaranti etterbestått fagprøve. Pratt and Whitney tar også inn skoleelever til praksis.

Torkildsen sa avslutningsvis at det største problemet deres faktisk var å få lærlingene til å bli etter endt fagprøve, da kandidatene er veldig attraktive for oljebransjen.

Widerøes Flyveselskap AS var representert av Elisabeth Rasmussen, selskapet lærlingekoordinator.

Selskapet var grunnlagt i 1934, og har idag ca. 340 daglige avganger på 41 destinasjoner. Selskapet er 99 prosent eid av SAS og har sitt hovedkontor i Bodø. Videre informerte Rasmussen om at Widerøe har fire Linebaser og en operativ base. Widerøes flyveselskap AS ble en godkjent opplæringsbedrift allerede i 1988, og har siden den gang hatt 136 lærlinger, hvor ca 60 er ansatt. Årlig tas det inn rundt 7 lærlinger, og selskapet har også søkt godkjennelse for opplæring innen flere fagområder. Rasmussen kunne også fortelle at selskapet ble kåret til årets lærlingebedrift i Nordland i 2005. Elisabeth avsluttet med å presisere

at det er et samfunnsansvar å ta inn lærlinger.

Den fjerde bedriften som ble presentert var SAS Technical Services AB. Terje Kristoffersen kunne fortelle at selskapet er et MRO (maintenance Repair and Overhaul) selskap eid av SAS, med 3800 ansatte over hele verden.

SAS Technical Services AB er en part 147 godkjent bedrift som har verksteder og hangarer som vedlikeholder B737 NG (new Generation), B737 Classic, MD80 og MD90. Mer enn 400 000 arbeidstimer ble nedlagt i 2007.

Kristoffersen informerte videre at det har blitt gjennomført 550 fagprøver i bedriften på 40 år, og at de tar inn mellom 7 og 16 lærlinger i året innen flysystem, flystruktur og avionikk.

REKRUTTERING TIL BRANSJEN

Etter en kaffepause, var det duket for debatt. Vi fikk først et innlegg fra skoleeiers side ved Harald Gustavson fra Troms Fylkeskommune og Bardufoss Videregående Skole. Gustavson kunne meddele at tidene hadde endret seg etter reform 94. Elevene er yngre, og det er ikke lenger bare elever som har flymekaniker på første valg som kommer inn.

Klassene fylles ikke alltid opp lenger, noe må gjøres for å sikre rekrutteringen til bransjen:

- Mer info utad
- Bransje og skole må ha et tettere samarbeid
- Bransjen må bli mer ”synlig”

Roger Njærheim fra forsvaret LSK fortsatte med en liten presentasjon av deres opplæringsinstans, som foruten flyteknisk utdanning, kan tilby befalskole og opplæring på radar og annet utsyr. Kjevik utdanner ca. 1800 årlig, og har hatt ca 600 lærlinger innen 22 forskjellige fag. Forsvarets LSK informerte om at de sliter med å få inn nok lærlinger og ser på alternative løsninger som f.eks lærlingekontrakt med inkludert første gangstjeneste.

Njærheim mener at samordning i bransjen er det største problemet.

Synnøve Aga fra NHO luftfart tok til ordet før en ivrig debatt i en engasjert sal, og hun kunne informere om at støtten til elevene på flymekanisk ikke er indeksregulert, og at skolene faktisk får mer for å utdanne lastebilsjåfører enn fly-

mekanikere! NHO Luftfart venter svar fra departementet på dette.

Videre mener Aga at rekrutteringsproblemerne også kanskje skyldes all negativitet i pressen de siste årene ved nedleggelse av selskaper og verksteder osv.

Synnøve Aga kom med forslag om å sette ned en gruppe for å jobbe med rekruttering. Hun oppfordret bedrifter og aktører i bransjen til å delta på alle store messer, og samarbeide tettere med skolene.

En ivrig sal kom med flere innspill til panelet, og et innspill som stadig dukket opp var forslag om å gjeninnføre grunnkurs mekaniske (TIP fag som det nå heter) som en rekrutteringsplattform til flymekaniske fag. Det kom også frem at rådgivere på skoler faktisk fraråder elever å søke flymekaniker ”for du kommer ikke inn alikevel” .

Siste dagen fokuserte salen på å komme med konkrete forslag til hvordan vi sikre rekrutteringen i bransjen.

Det ble enighet om at vi alle holder kontakt gjennom de fora vi allerede har idag, og så har jo Synnøve Aga sin berømte mailingliste som blir oppdatert. Når det gjelder tingene som skal jobbes med, kan jeg nevne i grove trekk:

- Bransjen må gjøres mer synlig
- Bedriftene bør være flinke å oppsøke skoler, gjerne fra 10.klasse
- Positiv mediadekning
- Bransjen og skolen må jobbe tettere sammen

Til info så må jeg nevne at det igjen NHO Luftfart sin infobrosjyre. Der henvises det til websider som skal være levende og utvikles videre. Gå gjerne inn å se på www.flyfag.no

EC225

**EUROCOPTER SIN NY EC225
ER KOMMET TIL NORGE.**



CHC Helikopter Service (HS) er første operatør av denne helikoptertypen, og en av teknikerne der deler litt bilder og informasjon til medlemmene våre:

I skrivende stund har den første av CHC HS sine EC225, ca 250 flytimer og det har godt over all forventninger.

Både passasjerer og piloter er fornøyde.

Det første teknikerkurset startet opp på Forus med diffkurs fra L2 til EC225 i november 2007, med påfølgende 3 ukers OJT (On Job Training) i Aberdeen.

Klassen var en blanding av folk fra CHC HS, Heli-One og Scotia.

Den første maskinen skal fly for Total og skal følge riggen som de har, uansett hvor den er i Norge eller andre steder i europa. I tillegg til Total, skal HS operere 7 stk EC225 for Statoil/Hydro.

3 av disse skal være AVSAR (i beredskaps-tjeneste offshore), så nå ser det ut for at

214ST skal pensjoneres. Det er også inngått kontrakt med ESSO for flyving med det nye helikopteret.

EC225 er en videreutvikling av L2 med 5 bladers rotorsystem som har lavt vibrasjonsnivå i flight. Den har fuel i sponson og kan ta ca 2400 kg totalt.

Helikopteret har nye motorer av typen Makila2A, som yter på MTOP 1567kw (2100shp). Motoren yter 1801 kw i OEI 30 sek (One Engine Inoperative).

Helikopterutgaven som skal leveres til Norge skal ha rotor de-ice og aircondition i cabin.

Ønsker der mer teknisk informasjon om helikoptertypen, kan dere gå inn på www.eurocopter.com

Harald Thunheim, tekniker CHC HS



LUFTTRANSPORT



Er det skjedd noe nytt i Lufttransport i 2008?

Året som har gått har for teknisk avdeling i Lufttransport nærmest vært å regne som et skole år. Det er vel knapt noen av våre medlemmer som ikke har gått på et eller annet kurs og kursaktiviteten vil nok for en god del også fortsette i 2009. Grunnen til dette er at vi skal implementere 4 nye AW 139 på alle ambulansebasene våre, A109 E som vi har brukt på los oppdrag skal byttes ut med Dauphin 365 N3 og alle våre eldre Beech 200 vil i løpet av første halvdel av 2009 bli erstattet med 10 splitter nye Hawker Beech King Air B200 med Proline 21 glass cockpit. Når alt dette er på plass har Lufttransport investert i nye luftfartøy for om lag 700 millioner kr, noe som er et enormt løft for et forholdsvis lite selskap. Vi har, spesielt i luftfarts sammenheng, en langsiktig kontraktsportefølje hvor de lengste har en løpetid på 10 år.

Vi har i løpet av høsten fått ny eier. Det vil si at vi har skilt lag med Norsk Helikopter og Knut Axel Ugland er nå ene eier av oss.

Hva har vært de største utfordringene for LTTF i året 2008?

Største utfordringen vi har hatt i 2008 var nok lønns og avtaleforhandlingene som vi avsluttet i Mars. Vi er imidlertid brukbart fornøyd med resultatet og spesielt at vi har en avtale med rimelig bra lønnsøkning fram til 01.10.2011, samtidig som vi har fått på plass et meget bra arbeidssystem i forbindelse med hjemmevaktordning på de fleste baser.

Hva ser du som de største utfordringene for LTTF i året som kommer?

Den største utfordringen for både oss og de fleste andre i disse tider, vil nok være at firmaet har inntjeningssevne nok til at vi kan opprettholde de allerede inngåtte avtaler. Allerede i dag ser vi jo at store luftfarts selskaper er i forhandlinger med husforeninger om justering av lokale avtaler. Vi i Lufttransport har heldigvis flere bein å stå på slik at en nedgang i oljerelaterte virksomheter ikke vil gi samme utslag for oss som for de selskaper som har alle sine inntekter fra en og samme kilde.

Hva forventer du av NHF fremover?

Mitt ønske for fremtiden er at NHF engasjerer seg slik at vi får innført en bransjeansienitet når det gjelder lønn. Vi ser hele tiden at kontrakter skifter eiere og ofte må personell følge etter. At man må gå fra et selskap til et annet, utføre samme jobben og gjerne på samme helikopter type, men får sin inntekt kraftig redusert, i enkelte tilfeller nærmest halvert, gjør situasjonen uholdbar for mange. Ved å innføre en bransje ansienitet blir man med andre ord lønnet etter kvalifikasjoner og ikke etter antall år i selskapet. Ved alle andre forhold vil selvfølgelig ansettelses ansienitet være gjeldende.

Mvh

Reidar Isaksen, leder LTTF





Henning Ramsey

Formann i Mekanikerforeningen i CHC Helikopter Service

Er det skjedd noe nytt i CHC HS i året som har gått? (nye helikopter, kontrakter, oppkjøp)

I løpet av 2008 ble CHC-konsernet oppkjøpt av det amerikanske private equity firmaet First Reserve Corporation. Kjøpet ble gjennomført før den økonomiske krisen slo til for fullt, så hvordan vi kommer til å merke oppkjøpet er uvisst. Men at vi her i Norge også vil merke endringene som må til, for at et investeringselskap skal klare å øke verdien i selskapet, er jeg overbevist om.

I løpet av året har vi også tatt i bruk Norges første EC 225. Denne er på kontrakt med Total og skal følge den splitter nye riggen "West Phenix", som etter planen skal starte boringen på Haltenbanken nå til vinteren. I løpet av den tiden vi har operert maskinen, har den blitt veldig godt mottatt både blant teknikere, flygere, passasjerer, og kunder. Året 2008 har vært et hektisk år. Mange nyansetelser de siste to

årene har ført til en omfattende kursvirkosomhet for å få folk sertifiserte. Dette kombinert med innfasing av EC 225, forberedelser med å overta flygingen for Statoil ut fra Bergen i 2010, samt endringer i maskinparken rundt på basene, har bydd på store utfordringer for selskapet som helhet.

Hva har vært de største utfordringene for MF-HS i året 2008?

Den største utfordringen for MF-HS i 2008, var å komme i mål med de lokale særavtaleforhandlingene.

I en økende internasjonalisering av bedriften, har vi som tillitsvalgte opplevd en stadig økende kynisme blant våre ledere. Lov- og avtaleverk har til tider blitt forglemt. Den norske arbeidslivsmodellen med fagforeningene som en del av bedriftsdemokratiet, er ikke annerkjent så langt utover våre landegrensener.

Hva ser du som de største utfordringene i året som kommer?

Jeg tror de største utfordringene vi vil få i året som kommer, vil være relatert

til endringer av eksisterende forhold i CHC-konsernet, som en konsekvens av våre nye eieres ukjente planer.

Hva forventer du av NHF fremover?

Jeg forventer at NHF kan bidra med hjelp fremover, til oss lokalforeninger i spørsmål angående internasjonalisering av bransjen, den nye pensjonsreformen samt spørsmål innen EASA-lover og regler. Kanskje dette kan være aktuelle temaer for kurs i 2008?

Ellers så håper jeg NHF kan fortsette den gode utviklingen innen kursvirkosomhet. De seneste kurs har vært meget lærerike, og det uformelle nettverket som knyttes mellom oss tillitsvalgte i bransjen er uhyre viktig.

Stor klem
Laila

TAF-LT

Er det skjedd noe nytt i selskapet du jobber, i året som har gått? (nye helikopter, kontrakter, oppkjøp)

Vi som jobber i Lufttransport har hatt et hektisk år i 2008 med innfasing av 4 nye helikopter av typen AW139, og oppstart av den nye RW kontrakten. Men året som kommer blir ikke mindre utfordrende da vi får ti helt nye Hawker Beech King Air GT200 i løpet av første halvåret i 2009. Det var en liten delegasjon i USA i begynnelsen av desember 2008 og skrev under papirene på den første maskinen, denne maskinen er nå flydd over til Aerolight i Sveits der det skal monteres inn ambulanseinnredning. Den nye ambulansekontrakten på FW starter i juni 2009 og har utrolig tøffe krav når det gjelder tilgjengelighet på våre fly så dette blir en utfordring for alle som jobber i LT. Lufttransport vant igjen kontrakten med kystvaktkvadron nord, den ble signert i april 2008 og vi får dermed fortsette med å fly kystvakt på Svalbard, vi har utført denne tjenesten for kystvakten siden 1989, denne nye kontrakten har en lengde på 4 år.

Lufttransport vant også en helt ny kontrakt med forsvaret som ble signert i oktober 2008, med oppstart 1.1.2009, denne avtalen innebærer en utvidelse av vårt operasjonsområde ved vår base i Bergen ved at vi de neste 4 årene skal levere operative tjenester til de nye Nansen Klasse Fregattene gjennom opplæring, embarkerte tjenester, heisoperasjoner, flyging med underhengende last etc.

Ellers så er vi i TAF-LT veldig fornøyd med at Lufttransport har blitt et helnorsk selskap igjen. Lufttransport har siden 2005 vært et heleid datterselskap av Norsk Helikopter AS. Norsk Helikopter har vært eiet av Ugland familien i Grimstad (51 %) og Bristow Helicopters ltd i England (49%). I oktober 2008 ble dette endret da Ugland overtok 100 % av aksjene i Lufttransport og Bristow tok over 100% av aksjene i Norsk Helikopter og splittet dermed lag.

Hva har vært de største utfordringene for lokalforeningen i året 2008?

Vi har slitt litt med at nyansatte har blitt ansatt på kontrakt og blir holdt utenfor tariff, om dette har med at dette er særlig uavhengige og spesielle stillinger eller om det er for å få spesielt kvalifiserte personer inn i stillingene og må gå utenfor tariff pga det lave lønnsnivået som er i TAF-LT det skal være usagt. Når jeg har sakt dette må jeg bare få føye il at vi har hatt et meget

godt lokalt oppgjør i år som har hevet lønnsnivået i TAF-LT betraktelig, men vi har ennå et stykke igjen for å konkurrere med de andre bedriftene i NHF når det gjelder lønn.

Hva ser du som de største utfordringene for lokalforeningen i året som kommer?

TAF-LT har for øyeblikket 24 medlemmer. Vi kommer i 2009 til å miste våre åtte medlemmer som jobber på Flykoordinerings sentralen (FKS) i Tromsø da denne avdelingen skal legges under Luftambulanstjenesten ANS og bli statlig og med dette blir vi en enda mindre forening. Vi kommer også til å jobbe hardt for å heve lønnsnivået ytterligere for medlemmene våre i det lokale oppgjøret i oktober. Ellers så regner jeg med at det dukker opp nok av andre utfordringer i løpet av 2009 for det er aldri rolig her i Lufttransport.



Marit Sofie Vollan

Hva forventer du av NHF fremover?

Jeg forventer at de skal fortsette i den gode trenden som de er inne i, det blir kanskje lettere hvis det ikke blir så mange utskiftninger av personer i NHF styret ved valget i februar. NHF kan kanskje også bli litt mer synlig. Jeg håper også på et fortsatt godt samarbeid med styret til NHF, jeg synes de gjør en god jobb.

Så vil jeg bare avslutte med å ønske alle medlemmene i NHF et godt år i 2009.

MVH

Marit Sofie Vollan
Leder i TAF-LT

Thomas Skarstein

Formann i Mekanikerforeningen i CHC Heli-One

Er det skjedd noe nytt i CHC Heli-One i året som har gått?

Heli-One har nå ca 470 ansatte, mekanikerforeningen Heli-One er oppe i 290 medlemmer.

2008 har vært preget av masse jobb og tildels uoversiktlige tilstander for de fleste. Bestillinger på store mengder nye helikopter world wide, hovedsakelig, S92, S76, A(B)139 samt EC225, totalt ca 100 helikoptre som er kjøpt eller bestilt i løpet av 2008. I september ble CHC oppkjøpt av First Reserve som driver store investeringsfond. Dette forventes å skape en ny bølge av omorganisering og tøffe tider for flere ansatte, allerede er det varslet en mulig overføring av regnskap til Canada.

Hva har vært de største utfordringene for Mekanikerforeningen i Heli-One i året 2008?

Den største utfordringen til lokalforeningen har vel i år som tidligere vært å forsøke å komme i inngrep og dialog med våre utenlandske eiere.

Hva ser du som de største utfordringene i året som kommer?

Dette forventes ikke å bli noe bedre i 2009 da vi så langt ikke har fått snakket med de nye eierne ennå. Det eneste vi vet er at Heli-one forventes å vokse veldig de neste årene. Vi snakker om en forventet vekst på 3-500 % og ingenting av denne veksten er planlagt i Norge. Det er lavkostland i Europa og på andre kontinenter som er satsingsområdet. Desto mindre del av totalen vi er jo mer sårbare blir vi ved en eventuell nedgangstid. Utfordringene vil nok uansett stå i kø i årene som kommer. Derfor ser vi det også som en utfordring å tilhøre et lite bransjeforbund med små ressurser, det være seg både menneskelig og økonomisk når "motstanderen" er et stort amerikansk investeringsselskap med utallige milliarder og skarpskodde advokater til disposisjon.

Hva forventer du av NHF fremover?

Jeg forventer at NHF tar tak og gjør de grep som er nødvendige for å kunne gi medlemsklubbene og enkeltmedlemmene best mulig støtte i de urolige tiden som kommer. Muligheten ligger vel i en økning av egne ressurser eller gjennom samarbeidsavtaler med andre forbund.

Bjørn Aksland

Formann i Norsk Helikopter Tekniker Forening (NHTF)

Er det skjedd noe nytt i Norsk Helikopter i året som har gått?

I Norsk Helikopter har vi i 2008 mottatt 1 stk ny S-92 som brukes på Sola for BP-Talisman. Det er bestilt 2 stk S-92 som leveres i januar 09, den ene skal brukes på Aker kontrakten, den andre er en erstatning for 1 stk AS332 L2 som skal ut av selskapet. Det er også tatt opp bestilling på 2 stk EC 225 som leveres først i 2010. Disse skal brukes i Hammerfest.

Aker kontrakten starter i begynnelsen av 2009. Denne kontrakten innebærer at vi skal følge leteriggen "Aker Barents" opp og ned Norges kyst i 3 år fremover. Det vil i hovedsak være ut ifra Kristiansund og Bergen operasjonen vil foregå. I Hammerfest er NH tildelt en 6 års kontrakt. Denne nye kontrakten innebærer at vi skal gå over til EC 225 med de-ice fra sommeren 2010. Det vil bli AWSAR med dobbel heis osv.

Hva har vært de største utfordringene for Norsk Helikopter Tekniker Forening i året 2008?

I Oktober fikk vi beskjed om at våre eiere hadde bestemt seg for å "skille lag". Resultatet av dette ble at Bristow Group ble 100% eier av NH og Uglund ble 100% eier av Lufttransport. Dette gir store utfordringer for NHTF i tiden som kommer med tanke på integrasjons prosessen med Bristow som er startet. Ellers så har året 2008 vært ett forholdsvis rolig år for NHTF. Vi er midt i en 3 års Særavtale. I løpet 2009 vil vi måtte starte forberedelsene til nye forhandlinger. Avtalen vår utløper 31.12.09.

Hva ser du som de største utfordringene i året som kommer?

Proessen med Bristow og forhandlingen av Særavtalen vil være NHTF sine største utfordringer i 2009.

Hva forventer du av NHF fremover?

Forventer av NHF at det fortsatt vil bli satset på utdanning av tillitsvalgte, både nåværende og fremtidige. NHF må fortsette sitt arbeide med å påvirke og gi innspill til beslutningsorganer som former vår hverdag, f.eks arbeidsmiljølov, sertifikatforskrifter osv.

Samarbeidsforum

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet av luftfartsdirektøren i juni 2003 etter anbefaling i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.



De offentlige utredningene kom i stand som følge av at helikoptersikkerhet offshore er under nivået for ordinær rutesflyging. Det er særlig den siste ulykken i Nordsjøen, Nørneulykken 8. september 1997 hvor både besetning og passasjerer omkom, som har ført til ekstra fokus på helikoptertrafikk og sikkerhet på norsk sokkel.

NHF har i flere år vært med i disse møtene, og vi synes det er spennende å kunne bli med å påvirke tiltak som kan bedre sikkerheten på norsk sokkel. Eivind Elvatun med Laila Veronika Østbø som vara representerer NHF. Elvatun deltok under sist møte 13. august på Sola Airporthotell. Møtet dreide seg mye om MADS. Flygeleder, Stein Løken Clason holdt et interessant innlegg om emnet, så det er hevet over tvil at flygelederne synes at systemet er et godt system så lenge det ikke finnes gode alternative

Han påpekte skepsis til dispensasjoner, noe som vil undergrave MADS-kravet. Det var også kjent for deltagerne at det er for lite reservedeler til systemet i sirkulasjon. Kongsberg har sett på en løsning om systemet kan konverteres til IRIDIUM.

Noe konkret er ikke kommet ut av det foreløpig. Det ble besluttet at en "gruppe" skulle få istand et møte med TALES (produsent av hp-amp.), Kongsberg og Heli-One, om reservedelsproblematikken.

Bjørn Bøe, holdt et innlegg om foslag til nye innflygings-prosedyrer til Oljeinstallasjoner, som ville øke sikker innflyging. Disse har vært testet ut på flere installasjoner, og er positivt mottatt av piloter som har vært med på det. Men det må formelt settes igang, og da tar det vel tid. Representanten for IOE, Ketil Karlsen og SAFE, Roy Erling Furre tok opp helsefaren ved avgassing fra turbinoljer. De har hatt kontakt med Norsk Flygerforbund om problemet, så det blir nok mer fokus på det fremover. Dette gjelder jo i høyeste grad våres yrkesgruppe også.

For mer info om hva samarbeidsforumet driver med, kan du gå inn på Luftfartstilsynet.no og klikke på Helikoptersikkerhet i høyre marg.

Lufttransport: Aw 139

Siste nytt fra Lufttransport

Harald Prestvik sendte over noen bilder og noen ord om de nye AW139 man fikk i Lufttransport forrige mnd. Her kan dere få se litt mer enn dere har sett i avisa ifm starten av den nye kontrakten de flyr på:

Harald Informerer:

Vi har altså fått levert 3(+1 backup) fabrikk nye AW139 fra Agusta. Den første var i bruk i Tromsø i et par ukes tid før den offisielle starten av kontrakten.

For oss på teknisk har det vært like verdtifullt som for piloter og crew.

Som alltid med helt nytt utstyr så er det mange små og store endringer som det jobbes hardt med. Men alle er enige om at vi har tatt i bruk et kjempe bra helikopter. Det er større, flyr raskere, lengre og har større vekt kapasitet enn hva "doffen" hadde. Vi snakker om ethelikopter som har nesten like mye motorkraft som en Sea-king, men er 2 tonn lettere!



Rapport fra Havarikom

Et helikopter med 19 passasjerer om bord var nær ved å kræsje inn i Snorre B-plattformen i Nordsjøen. Men pilotene fikk det ikke med seg.

Lørdag 10. juni 2006 klokken 16.09

Et helikopter av typen Eurocopter fra selskapet Norsk Helikopter er i ferd med å ta av fra plattformen Snorre B i retning Sola. Helikopteret har 19 passasjerer om bord i tillegg til de to pilotene.

Sekunder etter at helikopteret starter avgangen, er ulykken faretruende nær. Havarikommisjonen har nå skrevet rapport om hendelsen som de karakteriserer som meget alvorlig.

Fikk ingen forvarsler

Helikopteret hadde tidligere på dagen landet på plattformen. I tiden før helikopteret skulle gjøre seg klar for avgang hadde vindretningen snudd. Ifølge vindretningen som styrmannen og fartøysjefen om bord i helikopteret fikk oppgitt fra kontrollen på plattformen,

stemte det ikke med retningen helikopteret hadde planlagt å ta av i.

Dermed måtte maskinen dreies slik at den pekte mot vinden. Sidevinden førte til at helikopteret dreide sidelengs og halerotoren kom farlig nær mannskapet på helikopterdekket på plattformen.

Plattformens helikopterlandingsjef som sto på dekket fikk ingen forvarsler fra pilotene om at helikopteret ville dreie sidelengs og måtte kaste seg i dekning for å unngå å bli truffet.

Helikoptermannskapet fortsatte avgangen og fløy til Sola lufthavn. Først to dager etter hendelsen ble de oppringt av landingssjefen på plattformen som fortalte hva som hadde skjedd. Etter å ha diskutert saken mellom seg ble de to pilotene enige om å rapportere hendelsen.

I rapporten fra Statens Havarikommisjon for luftfart som nå foreligger, forteller mannskapet på plattformdekket om hvor alvorlig de oppfattet situasjonen.

Brannvaktene på helikopterdekket sto på sin post da han så halerotoren komme mot ham.

Han måtte dukke ned for å ikke bli truffet av halerotoren. Landingsoffiseren på helikopterdekket (HLO) sto like ved helikopterbuva på dekk da han så rotoren komme mot seg. Han sprang derfor i sikkerhet inn i bua.

Helikopterets bagasjeluke var da nesten i kontakt med rekkverket på helikopterdekket.

Helikopteret passerte helivaktbuva med bare en halv meter. På det nærmeste var helikopteret bare én meter unna å treffe plattformen.

Meget alvorlig

Statens havarikommisjon (SHT) vurderer hendelsen som svært alvorlig og mener at styrmannen på helikopteret ikke hadde nok erfaring med den helikoptertypen som ble fløyet da hendelsen inntraff.

Kommisjonen mener at flygerne ikke tok nok hensyn til sikkerhetsmarginene som er pålagt denne typen flyging.

I rapporten viser havarikommisjonen til at hendelsen bør brukes som opplæring for nytt personell i framtiden.

Du kan lese hele rapporten på følgende side: http://www.aibn.no/default.asp?V_ITEM_ID=645



MC-TUR

“Kay Lohne fra Norsk Helikopter, inviterte kolleger og “naboene” til en felles MC tur i slutten av mai i år. En innleid fra Heli-One var alt som stilte fra naboene, men en god gjeng dro likevel til Stord og spiste pizza denne flotte dagen.





Returadresse:
Norsk helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger
Lufthavn

