



# NHF

# nytt

NR. 1-2010. 21. ÅRGANG

Medlemsblad for Norsk Helikopteransattes Forbund



# Styret i NHF

## INNHOlds- FORTEGNELSE

- Side 2: Styret i NHF
- Side 3-4: Lederen
- Side 5: Redaktøren
- Side 6: Lokalforeningene
- Side 7: Loggbok for flyteknikere
- Side 8: Med sikkerheten på agendaen
- Side 9: Pressemeldng
- Side 12: Utdanningsdagene
- Side 13-15: Torino
- Side 16-17: Heliexpo 2009
- Side 18-26: Brussel bransjetur
- Side 27-29: Flyfag konferansen
- Side 30-35: Paris airshow
- Side 36: Studieplan 2010
- Side 37: AEI- hvem er vi?
- Side 38-41: AEI - annual congress 2009
- Side 42-44: Solakonferansen
- Side 45-50: Beresskapskonferansen
- Side 51: Events 2010



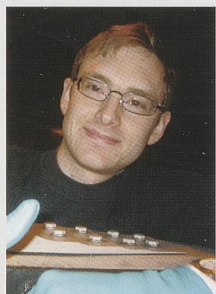
**Leder**  
*Øyvind Støm, BNTF*  
92232997  
[leder@nhaf.no](mailto:leder@nhaf.no)



**Nestleder**  
*Edvin Holstad,*  
TAF Heli-One  
[nestleder@nhaf.no](mailto:nestleder@nhaf.no)



**Sekretær**  
*John K. Pedersen,*  
Taf Heli-One



**Styremedlem Informasjon**  
*Thorbjørn Erland*  
MF Heli-One  
[info@nhaf.no](mailto:info@nhaf.no)



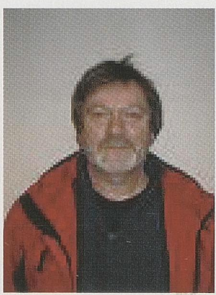
**Styremedlem Økonomi**  
*Ruth Heidi Løvstad, LTTF*  
[okonomi@nhaf.no](mailto:okonomi@nhaf.no)



**Styremedlem, Lover og Bestemmelser**  
*Are Kringstad, CHC Norway*



**Styremedlem Utdanning**  
*Jostein Løvendahl,*  
TAF-Heli-One



**1. varamedlem (Lover og best)**  
*Eivind Elvatun,*  
CHC MF-HS



**2. varamedlem (Prim. Info)**  
*Ante Guttormsen,*  
LTTF



**3. varamedlem (Prim. Utdanning)**  
*Tore Loe, CHC MF-HS*



**4. varamedlem (Prim. Økonomi)**  
*Finn Thommasen, BNTF*

*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](mailto:post@nhaf.no) [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

*NHF's besøksadresse:*  
Utsolavegen 38, 4050 Stavanger Lufthavn

# Lederen

## Kjære medlem.

**Vi er godt i gang med det nye året. NHF har hatt sitt årlige representantskapsmøte, her deltar delegater fra alle lokalforeningene, og demokratiet er ivaretatt ved at en får flere delegater / stemmer, dess flere medlemmer en har. Representantskapet er forbundets øverste organ, og møtes normalt kun denne ene gangen i året. Da velger de nytt styre, godkjenner regnskap for året som gikk, og lager budsjett for året som kommer. Videre lager representantskapet et prinsipp og handlingsprogram. Det er styrets "arbeidsordre" for det kommende året. Og forteller styret hvilke mål de skal jobbe mot, og hvordan det skal gjøres.**

NHF er et veldig lite bransje forbund. Det er lokalforeningene som er forbundet vårt. Alle funksjoner og verv i forbundet ivaretas av personer fra lokalforeningene. Den eneste ansatte i forbundet er Gulli, som er innleid som forbundssekretær, en dag i uken. Alt arbeid i forskjellige utvalg, vurdering og svar på høringer. Hjelp, støtte og tips til medlemmer og foreninger. Utforming av krav, forhandlinger og oppfølging av avtaleverk. Alle funksjoner i forbundet vårt ivaretas av medlemmer. Oppnevnt, anbefalt og valgt av foreningene. Og det er ikke noen dårlig løsning. Vi er et forbund der alle stillinger fylles av brennende engasjerte medarbeidere fra bransjen. Og der er ingen som kjenner bransjen vår bedre enn disse medlemmene av lokalforeningene. Selvfølgelig er det området der våre representanters kunnskaper ikke strekker til. Derfor har vi tilsluttet oss et meget bra advokatkontor i Stavanger, til bistand i juridiske spørsmål. Dem har vi vært særdeles godt fornøyde med, og har vist i sak etter sak, at de kan levere. Videre kjøper vi og inn tjenester og kompetanse "ad-hoc" fra der vi måtte føle behov. Og hva har vært resultatet av denne type forbund? Jo, et avtaleverk de aller fleste i Norge misunner oss.

Arbeidsforhold og kompensasjoner som ikke er direkte dårlig, for å si det forsiktig. Og stor trygghet

for den enkelte arbeidstaker og for lokalforeningene. Ved å stå sammen på den måten vi gjør i denne bransjen har vi vært veldig sterke, og det skal vi fortsette med.

Vår vinner oppskrift har der vært bred enighet blant lokalforeningene, inntil fire år siden. De siste fire år har der vært en viss uenighet om vei valg, og hvordan vi best kan stå rustet for å fortsette som et ledende og attraktivt forbund. Der har på hvert representantskaps møte disse fire årene vært diskutert heftig om hvordan vi kan og skal løse våre oppgaver. Flertallet har vunnet frem med sitt "dont change what works". Men mindretallet er stort. Det er en forening som er om lag 1/3 del av medlemsmassen. Ikke nok til å kunne få et flertall på repmøtet, men stort nok til at de bør og skal bli hørt.

En lokalforening ønsker å gå inn for et "prøvemedlemskap" med et annet forbund. Deres ledere's argumentasjon har blitt fremført på hvert repmøte, med litt forskjellig mål. Målet har blitt definert som prøvemedlemskap, forpliktende samarbeide, og sist samarbeide. Men siden hensikten med endringene, og argumentasjonen for endringer er den samme, har det sådd misstanke om at målet også er det samme. Det har vært hardt og tungt å svelge for de andre, som ikke har samme følelse av utilstrekkelighet i forbundet. Tvert imot. Det er jo vi som er forbundet, alle av oss, alle lokalforeningene, og alle medlemmene. Og da blir det feil å spørre hva forbundet kan gjøre for oss. Vi må spørre hva vi kan gjøre for forbundet!! (fritt oversatt fra Kennedy). Da den største foreningen har trukket seg ut av det aller meste av forbundsarbeide, alle verv i forbundet, og ikke ønsker å bidra, men kun stiller krav til hva de andre må levere til dem. Da kan det lett bli uenigheter.

På det siste representantskapsmøtet, nå i februar, ble uenighetene demonstrert ved at delegatene fra en forening ikke ønsket å delta på forarbeidet med utformingen av prinsipp og handlingsprogramet. Det blir feil. At den største lokalforeningen ikke øver noen innflytelse på en så viktig sak som forbundsstyrets arbeidsdokument er alvorlig. Når forbundet har bedt delegatene fri fra jobb, betalt hotell og reise til Kristiansand, og de allikevel ikke deltar, er det alvorlig for demokratiet i forbundet. Og alvorlig for alle de medlemmene som ikke blir hørt, når deres representanter ikke gjør jobben sin.

Denne politikken med å stadig delta i mindre og mindre i forbundet, og samtidig stille seg kritiske til forbundets styrke og kompetanse blir feil. Det trengs ingen dyre konsulenter for å finne ut hva som skal til for å styrke NHF videre. Deltakelse og engasjement!! Alle må igjen bli med og bidra. Ikke økonomisk, men med arbeid. Den største lokalforeningen består av mange av våre beste, mest erfarne medlemmer. Forbundet trenger deres kloke hoder, deres historie, og innflytelse. Forbundet trenger at dere deltar, og hjelper med å styre skuta vår. MF Heli-one var lenge den største og mest innflytelsesrike foreningen i forbundet. Det må være et mål både for forbundet og lokalforeningen å få dem til å ta tilbake styringen.

Brett opp armene gutter og jenter. Det er arbeide som trengs. Og ved å prioritere samarbeid og lagånd på tvers av foreningene er jeg sikker på at NHF skal få til økt samhold, og et styrket, kompetent forbund som våre medlemmer fortsatt kan være stolte av.

**Øyvind Strøm**  
Leder



# Redaktøren

Da vil jeg få takke for meg som redaktør av NHF-Nytt. Jeg har trukket meg ut av styrevervet, men skal fortsatt jobbe sammen med styremedlem info. Jeg blir ansvarlig for å legge ut stoff på hjemmesidene, så nå må dere hjelpe vår nye styremedlem å få tak i stoff!

Stoff til bladet eller hjemmesidene sendes som før til ; info@nhaf.no

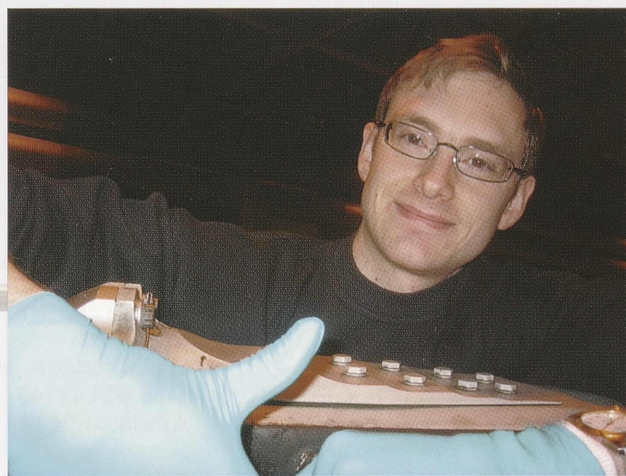
Mitt siste blad kom etter repmøtet i år. Dette for at dere skal få en presentasjon av det nye styret, samt få med dere hva som er skjedd under årets repmøte. Mange av de andre reportasjene har vært lagt ut på websidene, mens andre er nye. Egentlig er bladet en oppsummering av "happenings" for hele året 2009.

Repmøtet har tidligere bestemt at det skal gis ut 1-2 medlemsblader i året, dette er bestemt av dere. Jeg valgte 1 i året, men nå er vi to om informasjonen, så det kan se ut som min etterfølger vil prøve med 2.

NHFs nye styremedlem info og redaktør i NHF-Nytt skal få lov å presentere seg selv, så da takker jeg for meg og gir stafettpinnen over til Torbjørn Erland og ønsker ham lykke til!



**Takker så mye for det; Laila!**  
**Det blir en spennende tid fremover. Som redaktør for bladet og som styremedlem info i NHF ser eg for meg mange nye og spennende utfordringer. Målet mitt blir å få ut to blad i året, en høstutgave og en vårutgave.**



Det er etterhvert en god del der ute som kjenner meg, men en presentasjon er nok på sin plass. Jeg føler meg som er relativt ung og frisk kar på 30, bosatt i Stavanger og arbeider som tekniker på tungt vedlikehold i Heli-One. Er gift og har en liten gutt på åtte måneder som fikk sin første tann i dag ;)

Jeg begynte så smått som hjelpearbeider i Airlift AS (1997). Her fikk eg være med på utrolig mye spennende og det var helt klart med på å stake ut kursen for fremtiden min. I 99 begynte jeg som lærling ved motorverkstedet i Helikopter Service som det het den gangen. Tok fagbrev der, å jobbet frem til 07 som fagarbeider.

Men jeg er en person som trenger nye utfordringer, så jeg flyttet over til tungt vedlikehold med mål om å bli tekniker. Tok opp alle basicfagene og fikk mitt første sertifikat i 2009 på EC225, siden har det blitt 332 L og L1

Jeg gleder meg nå til å ta fatt på utfordringene gjennom NHF. Noe av det som jeg gleder meg mest er å få muligheten til å se mer på hva som rører seg i helikopter-norge ut over det eg ser på sola. Det er utrolig mye flinke folk med masse erfaring og kunnskap der ute, noe som gir en utrolig motivasjon.

Jeg håper at mitt bidrag i NHF kan være med å synliggjøre forbundet og lokalforeningene slik at vi står samlet om å styrke bransjen, forbundet og samholdet som vi har oss kolleger i mellom.

# LOKALFORENINGENE

## TAF HELI-ONE

Leder:

Edvin Holstad

[nestleder@nhaf.no](mailto:nestleder@nhaf.no) & [seven@lyse.net](mailto:seven@lyse.net)

Mob: 97525458

Arbeid: 51941378

Nestleder:

Alf Herman Hermansen

Mob: 90517840

Sekretær:

Lasse Anfinnsen

Mob: 99793780

Kasserer:

Margunn Stensland

Mob: 51941805

Styremedlem:

Jan-Øyvind Seim

Mob: 51941725

Vara:

Marie Helland Johansen og

Susanne Storvik-Lindholm

## BRISTOW NORWAY TEKNIKERFORENING

Leder: Bjørn Aksland

Nestleder: Tom Indahl

Sekretær: Remi Johansen

Kasserer: Bjørn Bråtveit

Vara: Jens M. Brekke og  
Svein Olsen

## LUFTTRANSPORT TEKNIKERFORENING

Formann: Reidar Isaksen

Nest formann: Ørjan Bjerrang

Sekretær: Vidar Hanøy

Kasserer: Harald Prestvik

Styremedlem: Anders Olsen

## MEKANIKERFORENINGEN HELIKOPTER SERVICE

Leder:

Henning Ramsey

[hramsey@chc.ca](mailto:hramsey@chc.ca) &

[henning.ramsey@nktv.no](mailto:henning.ramsey@nktv.no)

Mob: 930 29 152

Arbeid: 71 56 51 08

Nestleder:

Jostein Voll

[JVoll@chc.ca](mailto:JVoll@chc.ca) & [jvoll@cnmail.no](mailto:jvoll@cnmail.no)

Mob: 924 43 163

Arbeid: 51 94 18 12

Sekretær

Tore Loe

[tloe@chc.ca](mailto:tloe@chc.ca)

Mob: 48025092

Arbeid: 5194181

Styremedlem Florø-Kr.sund-Br.sund:

Vidar Valseth

[vvalseth@chc.ca](mailto:vvalseth@chc.ca) &

[vvalseth@hotmail.com](mailto:vvalseth@hotmail.com)

Mob: 926 03 936

Arbeid: 71 56 51 08

Kasserer/Styremedlem Sola:

Ole A. Lindanger

[olindanger@chc.ca](mailto:olindanger@chc.ca) &

[olindanger@hotmail.com](mailto:olindanger@hotmail.com)

Mob: 971 29 084

Arbeid: 51 94 18 12

Styremedlem reisende onshore/  
offshore:

Bjørn K. Nesse

[BNesse@chc.ca](mailto:BNesse@chc.ca) &

[bjornkato.nesse@bkkfiber.no](mailto:bjornkato.nesse@bkkfiber.no)

Mob: 952 02 673

Arbeid: 55 98 31 51

Varamann Sola

Harald Sekkelsten

Varamann Bergen

Håvard Dale

## MEKANIKERFORENINGEN HELI-ONE

Formann:

Thomas Skarstein

[tskarstein@heli-one.ca](mailto:tskarstein@heli-one.ca) &

[tskarstein@mekanikerforeningen.no](mailto:tskarstein@mekanikerforeningen.no)

Mob: 907 62 737

Arbeid: 51 94 19 25

Nestformann:

Thorbjørn Erland

[nestformann@mekanikerforeningen.no](mailto:nestformann@mekanikerforeningen.no)

& [info@nhaf.no](mailto:info@nhaf.no)

Mob: 45607595

Arbeid: 51941754

Sekretær/Kasserer:

Inge Aasnes

[iaasnes@heli-one.ca](mailto:iaasnes@heli-one.ca) &

[iaasnes@mekanikerforeningen.no](mailto:iaasnes@mekanikerforeningen.no)

Mob: 402 16 520

Arbeid: 51 94 17 54

Styremedlem verksteder:

Stephen Dinsley

Styremedlem hangar:

Stian Sliper

[ssliper@heli-one.ca](mailto:ssliper@heli-one.ca) &

[ssliper@mekanikerforeningen.no](mailto:ssliper@mekanikerforeningen.no)

Arbeid: 51 94 17 54

Styremedlem blokk 9:

Stig Selvåg

[sselvag@heli-one.ca](mailto:sselvag@heli-one.ca) &

[sselvag@mekanikerforening.no](mailto:sselvag@mekanikerforening.no)

Mob: 915 68 057

Arbeid: 51 94 16 96

1. Varamann:

Sissel Døschner

2. Varamann:

Fredrik Moss von Hirsch

## REDNINGSMENN LTTF

Leder: Andre Rasmussen

[andre.rasmussen@lufttransport.no](mailto:andre.rasmussen@lufttransport.no)

[andre@opp-ned.com](mailto:andre@opp-ned.com)

## TAF BRISTOW NORWAY

Kontaktperson: Einar Tengesdal

[ete@norheli.no](mailto:ete@norheli.no)

Denne oversikten er noe mangelfull, og vi oppfordrer alle lokalforeningene tilknyttet NHF om å melde inn oversikt over sine styresammensettinger snarest slik at de kommer med i neste blad.

# Loggbok

## for flyteknikere

EASA krever at flyteknikere dokumenterer arbeidserfaring i en loggbok eller lignende.

- Selv som din arbeidsgiver følger opp, er det likevel ditt eget ansvar å ivareta ditt personlige sertifikat og dine sertifikattrettigheter. Det gjelder ved fornyelser, samt at du må kunne dokumentere at din kompetanse til én hver tid er tilstrekkelig.
- Hvis det blir oppsigelser så duger ikke den lovfestede Norske attesten som du har krav på i henhold til AML, særlig om du skal ut og jobbe i Europa eller gjennom et innleiebyrå.
- Det blir enda verre om din arbeidsgiver går konkurs og bostyret ikke gir tilgang til den elektronisk databasen. Her har vi mye å lære av det som skjedde da Sabena gikk konkurs. Bostyret ga ikke tilgang til arkivet. Senere ble det brann og alle personalmappene gikk tapt! Mange Belgiske teknikere sliter fortsatt med å bevise sin opplæring og kompetanse. Dermed har de mistet sin autorisasjon og må begynne fra bunn av om

de vil ta ut Part 66 sertifikatet på nytt.

- NHF vil på det sterkeste anbefale alle medlemmer av NHF til å ta i bruk en slik loggbok og bruke den aktivt. (lærlinger/fagarbeidere/teknikere)
- Dette er en veldig nyttig og verdifull loggbok, enten du bytter arbeidsgiver eller ønsker å fornye ditt sertifikat på egen hånd.
- NFO innførte tilsvarende loggbok i 2009. De har en fordel fremfor NHF's medlemmer.

Husk også at det er ikke bare grunnlag for din autorisasjon. Den vil også bevise din opplæring, erfaring og kompetanse overfor din arbeidsgiver og myndighetene.

For mer informasjon og fullstendig presentasjon av loggboka, kan du gå på NHF sine hjemmesider [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)

Ønsker du denne loggboka tilsendt? Send en mail med navn, selskap du jobber i, og hvor du vil ha den tilsendt. Lærlinger må oppgi at de er under opplæring, da det følger med et ekstra bilag til loggboka. [post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no)

## Med sikkerheten på agendaen

Vi som til daglig opererer og skruer på helikopterne i Norge, tenker ikke bare på sikkerhet på jobben. De fleste av oss er organisert i Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF). Her finnes teknikere, fagarbeidere, trafikkpersonell, redningsmenn, planleggere, logistikk personell med flere.

Mange av oss har et tillitsverv i en lokalforening eller sentralt i forbundet, og får med dette store muligheter til å jobbe med sikkerhet på andre måter.

Hvordan jobber vi?

NHF er aktive å delta på store konferanser og fora som setter fokuset på sikkerhet. Her får vi være aktivt med å påvirke politikere, Luftfartstilsynet og andre instanser som kan være relevante. Ved å delta, komme med synspunkter og delta i debatter, får vi en ypperlig mulighet å komme med våre synspunkter og videreformidle saker vi har fokus på.

Andre måter å påvirke myndigheter på, er å svare på høringer som er relevante.

Vi samarbeider også med andre organisasjoner i dette arbeidet, for å styrke argumentene.

NHF er med i en gruppe som heter Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk sokkel.

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 helikop-

tersikkerhet offshore er under nivået for ordinær ruteflyging. Det er særlig den siste ulykken i

Nordsjøen, Norneulykken 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 syns det er spennende å kunne bli med å påvirke tiltak som kan bedre sikkerheten på norsk sokkel.

Norsk Helikopteransattes Forbund deltar også årlig på Luftfartskonferansen som arrangeres av Luftfartstilsynet i Norge. Her blir vi ikke bare oppdatert i lovverk, men får anledning til å prate med dem som skal etterse at vi faktisk følger lovene og reglene.

Flyfagkonferansen arrangeres årlig av NHO Luftfart. Her er fokuset sterkt på utdannelsen av flyteknisk personell. Her deltar Fylkeskommunene, skolene fra flyfaglige linjer, bedriftene og fagbevegelsen sammen for å se til at utdannelsen er forsvarlig og at resultatet blir som ønsket.

NHF sine teknikere er med i AEI (Aircraft Engineers International) som er en internsjonal flyteknikerorganisasjon som jobber tett mot EASA blandt annet. EASA er EU sitt luftfartsgorgan, og alt regelverk vi operere inn under, er EASA sitt. Her ser det nå ut som vi får inn en representant som skal være med i en working group for utarbeidelse av lover på flyteknisk side.

NHF har mange engasjerte medlemmer, noe som er en forutsetning for resultater.

Les mer om oss på [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)





### **Storbritannia valgte Sikorsky S-92 som nytt redningshelikopter**

Etter en langvarig og meget grundig evaluerings- og anskaffelsesprosess, kunngjorde det britiske parlamentet forrige uke sitt valg av Sikorsky S-92 for Storbritannias fremtidige nasjonale redningstjeneste. For dette formålet vil det bli benyttet 24 nye S-92 helikoptre, som skal operere ut fra 12 landsdekkende baser.

Utførelsen av den britiske redningshelikoptertjenesten har hittil vært delt mellom Royal Air Force, Royal Navy, samt en kommersiell helikopteroperatør under kontrakt med Maritime Coastguard Agency.

Storbritannias fremtidige redningshelikoptertjeneste vil være strukturert etter et helt nytt konsept: Utførelsen av hele den nasjonale redningshelikoptertjenesten vil være samlet i et enhetlig konsept der det private konsortiet Soteria (CHC, Thales, Royal Bank of Scotland og Sikorsky) er utvalgt til å levere en helhetlig tjeneste som inkluderer selve helikoptrene samt driftsmessige elementer som for eksempel personell, vedlikehold, logistikk, m.v. Det vil bli inngått kontrakt med de britiske myndighetene med en varighet på 25 år.

Etter at britiske myndigheter forrige uke fattet valget av fremtidig tjenesteleverandør og helikoptertype, vil den videre prosessen skje relativt raskt: Den formelle kontrakten med Soteria vil bli inngått i løpet av inneværende år, og innfasingen av den nye tjenesteleverandøren og de nye helikoptrene vil finne sted allerede fra 2012.

**”Vi vil tro at både norske myndigheter og involverte parter i redningstjenesten vil vurdere kriteriene som førte til Storbritannias valg av Sikorsky S-92 med stor interesse, ettersom begge land har omfattende fiskeri- og offshoreaktiviteter og relativt sammenlignbare klimatiske forhold”,** uttaler Johan Chr. Stenersen, administrerende direktør i Aircontactgruppen AS, som er Sikorskys representant i Norge.

**”I løpet av de siste fem år, har offshore helikopteroperasjoner i Nordsjøen tatt i bruk 31 nye S-92 helikoptre, av disse opererer 20 i Norge. Globalt er over 100 S-92 i operasjon. Beslutningen om å innføre 24 nye S-92 helikoptre i den britiske redningstjenesten vil gi tilstedeværelse av minimum 55 S-92 helikoptre i våre nærrområder - Norge, Danmark og Storbritannia.**

**En flåte av denne størrelse medfører et omfattende lokalt apparat for ulike tekniske og driftsmessige støttetjenester slik som simulatorfasiliteter, trenings- og vedlikeholdstjenester, reservedelslagre, logistikktjenester, m.v. Dette vil også kunne være viktig bidrag til den norske redningstjenesten dersom valget skulle bli S-92.”** fortsetter Stenersen.

For mer informasjon, henvises til:

[www.soteriasar.com](http://www.soteriasar.com)

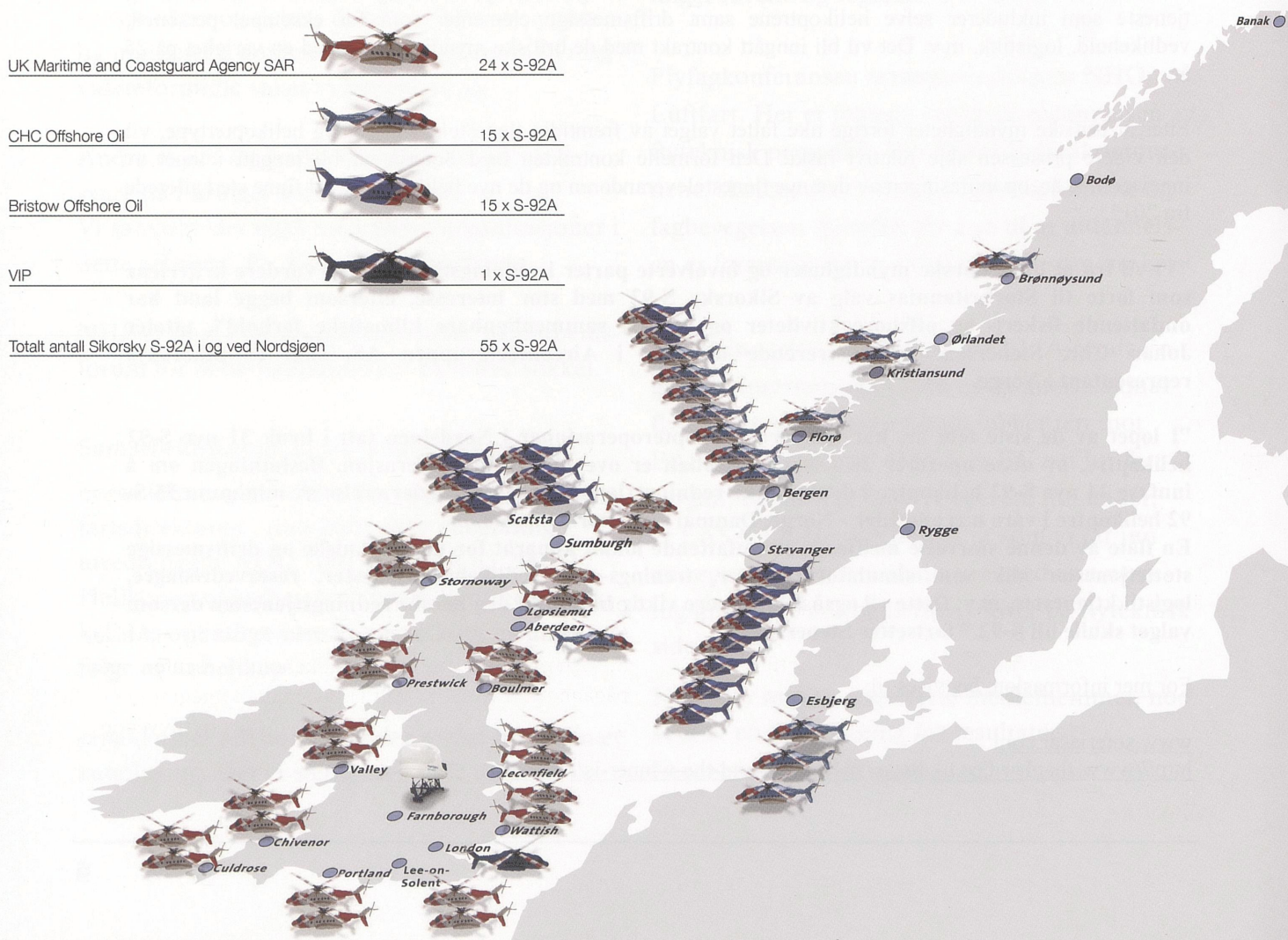
<http://www.shephard.co.uk/news/5310/sar-h-and-the-winner-is/>

# STORBRIANNIAS VALG

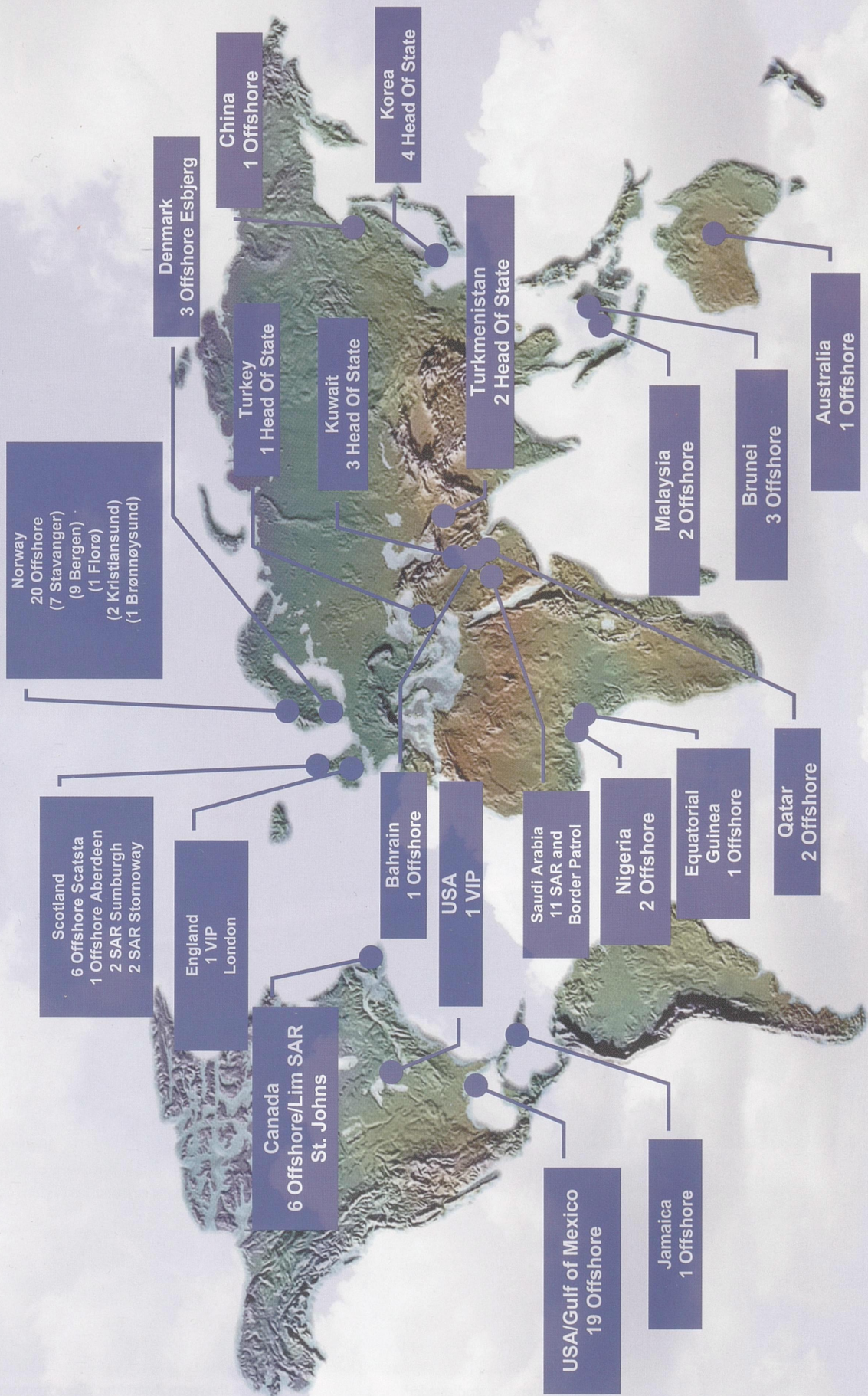


## Fra 2012 påbegynner Storbritannia innfasingen av 24 nye Sikorsky S-92 redningshelikoptre, som skal dekke hele landets nasjonale redningstjeneste til erstatning for Sea-King.

Det vil om få år operere minimum 55 S-92 helikoptre i våre nærområder. Dette vil åpne for store synergier for den norske redningstjenesten ved valg av S-92.



# S-92: 95 Aircraft Delivered to Service





## UTDANNINGSDAGENE 2009



”Utdanningsdager er en arena som årlig samler over 10.000 nysgjerrige ungdommer på jakt etter informasjon, råd og veiledning. Viktige spørsmål som hvilket yrke de skal satse på og hvor de skal studere, står sentralt under deres besøk på Utdanningsdager. Undersøkelser viser at mer enn 80% av ungdommene mener at en utdanningsmesse i stor grad hjelper dem til å påvirke deres valg av utdanning og yrke. I tillegg til en presentasjon av ulike utdanningsmuligheter i Norge og utenlands, gir utstillingen en presentasjon av potensielle yrkesvalg.

Utstillere er bl.a. folkehøgskoler, videregående skoler, høyskoler, universiteter, opplæringskontorer, bedrifter og forbund, samt utenlandske studiesteder”

I tillegg til at vi har deltatt på utdanningsdagene har de ulike bedriftene som tar inn flyfagslærlinger i Rogaland(CHC,Heli One,Bristow,Norwegian,Pratt&Whitney) presentert en informasjonspakke for alle skolene i fylke som har VG1 elektro og er i ferd med å gjøre dette i år igjen.

Dette har ført til at Flylinjen på Sola videregående har fått både flere søkere og høyere nivå på søkermassen til skolen.Dette vil alle oss som er i bransjen få glede av i framtiden.

Utdanningsløpet er som følger:

VG1: Elektro

VG2: Felles flyfag

VG3: Valg av retning:

Avionikerfaget(B2) + 2 års læretid som avioniker.

Flytekniske fag(B1) + 2 års læretid som flysystem, flystruktur eller flymotormekaniker.

# Torino

## Norsk suksess som utvalgte blant de beste

Det norske mikrofly-laget gjorde en banebrytende innsats i World Air Games i Torino 6. – 12. juni i år. World Air Games er en luftsportens Olympiade, en "flagship event" for verdens luftsportsføderasjon FAI og et fullstendig nytt konkurransekonsept innen luftsport.

Målsettingen er å skape noe moderne og annerledes, som skal være actionfylt, hastighetspreget, utfordrende, kommuniserbart til dagens krevende sports-TV networks, og spennende for både piloter og publikum. Dette er en nødvendig bærerakett for å skyte FAI framover inn i en ny tid med en sentral posisjon i det globale mediabildet, og der man planlegger å bli

økonomisk selvgående uten å belaste medlemsnasjonene med stadig mer tyngende medlemsavgifter.

Sportskommisjonene for alle FAI's luftsportsgrener har de siste 10 år hatt utfordringen å ta fram helt nye konkurranseformer for dette spesielle formålet. Dette har de lyktes med i varierende grad. Selv om luftsportskonkurranser på EM / VM-nivå er i 2001. Begge disse var imponerende prosjekter med tusenvis av deltakere og enorme arrangementsapparat, men ble i sum likevel ikke mye annet enn en ansamling av VM i forskjellige grener etter konvensjonell modell, som "tilfeldigvis" ble arrangert i samme land på samme tid.



Her var det Torino som var blitt valgt til å gjennomføre et moderne og kompakt World Air Games, mye på basis av at de hadde Vinterolympiaden i 2006. Erfaringene fra de første 2 World Air Games var fordøyet og krevende og interessante for deltakerne, er det et beklagelig faktum at det i mange grener for PUBLIKUM er omtrent like spennende som å se på gresset gro.

I Norge er det profileringen og mediadekningen omkring Ekstrem sportveko på Voss som kommer nærmest dette idealet for FAI. De som har fulgt med vil vite at det første World Air Games ble arrangert i Tyrkia i 1997, etter en lang periode med strev og modning. Det neste ble arrangert i Andalusia Spania konklusjonene var trukket. Her var det spektakulære konkurranser i mange grener, på 3 lokale steder i/nær Torino, knyttet sammen med storskjerm presentasjoner og effektiv lokaltransport. Utenom mikrofly deltok Norge med deltakere i Paragliding Aerobatics (Pål Rognøy Hammar), Hang-gliding Aerobatics og Hang-gliding Speed-run (Johnny Nilsen). Det var også meningen at Norge skulle delta med et lag i fallsjerm free-style fritt fall, men denne konkurransen ble trukket, da Aeritalia-flyplassen ikke kunne frigjøre luftrom høyt nok for dette.

Dette var første gangen det ble konkurrert i hastighetsflyging med mikrofly på en bane.

Dette var Pylonrace for trike mikrofly, et Slags "Red Bull Air Race" i miniatyr. Banen var på Aeritalia-flyplassen i Torino framfor et tribuneanlegg for 3500 mennesker. Banen bestod av 2 pyloner med 600 m avstand, og en målportal i midten av 2 pyloner, alle 13 m høye, som var minstehøyden. Banen ble flyet 3 runder i hver omgang med 2 piloter mot hverandre, startende på motsatt side. Banen på 4,5 km ble tilbakelagt på ca 2 minutter, som ga en snitthastighet på ca 135 km/t.

Det var i utgangspunktet 12 stk 2-manns team fra 7 land, som var særskilt invitert på basis av track record som meget erfarne konkurransepiloter.

Disse landene var Italia, Norge, England, USA, Russland, Ungarn og Polen. De utvalgte pilotene fikk sine opphold og lokal transport dekket av arrangøren. Det ble som

sagt her skapt en helt ny konkurranseform, med mål å være interessant, spennende, umiddelbart scoringsbar og kommuniserbar for publikum og TV-media.

Dette viste seg å innfri forventningene og fungere på alle måter, og med full ivaretagelse av sikkerheten for deltakerne. Det ble gjennom konkurransen gjennomført 432 individuelle rundinger av pylons, uten utrygge tilløp av noen art. Men vel å merke, med topp erfarne håndplukkede piloter med spesielt egnet flymateriell for oppgaven.

Det norske laget besto av **Helge-Arne Bekkemellem**, fra Otta, og **Per T. Høyland** fra Jæren, som var blitt lagt merke til fra fjorårets deltakelse i EM i Leszno.

Lagdeltakerne fløy hver for seg annenhver gang, med samme maskin, men scoren for begge ble slått sammen til én felles poengsum. Det ble fløyet en treningsomgang mellom 11 lag / 22 piloter på lørdag 6. juni, og første konkurranse 8. juni der 6 piloter ble slått ut. Første semi-finale ble fløyet tirsdag der vår lag plasserte seg som nr 7.

4 maskiner / 8 piloter gikk videre til 2. semi-finale; 2 italienske og de 2 overlegne engelske team, som fløy med Pegasus&Mainairs nye QuickR.

Denne er 3. utviklingstrinn av triken Quick, med vingestag (ikke overrigg) og vinglets.

Denne flytypen viste seg som overlegen de øvrige i flyegegenskaper for nettopp denne konkurranseformen. Den nye Quick vingen er helt spesiell i forhold til de øvrige konkurrentenes vinger ved at den er helt nøytral i pitch-planet. Man kan gi på uten at vingen stikker til værs, og man kan stupe på fra cruise speed med fingertipp-kontroll, noe som gir uanstrengte pitch kontroll egenskaper ved høy hastighet. Man må selvsagt passe nøye på for ikke å overskride toppfarten (Vne).

Våre piloter fløy fantastisk bra, tok svingene effektivt og konsentrert, men måtte kjempe for å holde flyet nede i banen, og kunne ikke gi max power i svingene av denne grunn. Finalen ble et rent internt engelsk oppgjør med deres to team med sine QuickR maskiner.

World Air Games Champion tittel og gullmedalje gikk til Bob Grimwood & Chris Saysell, 1/10 sekund foran far og sønn-teamet Bob & William Keene. Det italienske teamet Paolo Rossi Soavi & Maurizio Vanzani fikk bronseplassen med sin Rossi-trike med en kraftig konvertert bilmotor.

Vårt team hadde den nest beste trike/vinge kombinasjon med sin Apollo Delta Jet, med en topløs italiensk Hazard 12S vinge. Motorpakken var ansett som den beste i konkurransen med Rotax 914 Turbo og 5-blads Kiev propeller. Men, men, man vinner ikke Formel 1 med den nest-beste bilen.



World Air Games i Torino var likefullt en stor og unik opplevelse for alle involverte. Det utviklet seg et helt spesielt samhold mellom alle lagene som deltok i dette nye konseptet.



Det norske teamet med sin fantastiske trailer, sponset av Johs Lunde gruppen, og med rikelig med verkstedfasiliteter ble et samlingspunkt for alle, og dannet camp i mesterskapet.

Vi ble bl.a. avgjørende for at det amerikanske teamet bestående av Scott Johnson og Larry Mednick fikk mulighet til å delta. De hadde i utgangspunktet et opplegg med et italiensk firma om å få leie seg en trike, men denne viste seg ikke å fungere forsvarlig i forhold til belastningene i denne konkurransen, i tillegg til at motoren var upålitelig. Vi lånte dem vår Hazard 12S reservevinge og skaffet dem på timen tilgang til en flunkende fabrikkny Apollo 912S trike som vi fikk det ungarske teamet til å ta med til Torino. De fløy også som guder, men endte ut på plassen bak Norge, på 8. plass, da de fikk underkjent 3 pylon rundinger som "cutting corners" av pylondommerne. Hvor går veien videre ?

Det vil være et drøftingstema internasjonalt framover, men det er bare fantasien som nå begrenser hva man kan gjøre innen dette; Flere pylons, lengre og mer omfattende / intrikate baner, parallellslalomsetapper osv. Adrenalin – presisjon - tempo - action. Det vesentlige er at man har bevist internasjonalt at dette er gjennomførbart,

Denne triken hadde også en Quick vinge, dog av 1. generasjon. det er fantastisk spektakulært og samtidig forsvarlig og safe, og det er interessant, scoringsbart og underholdende for pilotene, tilskuerne og for media. Vel blåst !





# HELI EXPO 2009

**I flere år har noen lokalforeninger sendt representanter til Heli-expo. En gigantisk messe der alt som kan krype, gå, eller fly i bransjen vår, gjerne er til stede. Det er et utrolig utvalg av maskiner og utstyr. Mye av hensikten har vært å treffe personer fra ledelsen, som en ikke lengre får tak i på denne siden av atlanteren.**

Det ble en hyggelig og opplevelsesrik tur. Thomas Kaarud, fra MF Heli-one, Edvin Holstad fra TAF Heli-one, og Øyvind Strøm fra NHF var invitert med. I tillegg til diverse uformelle samtaler med forskjellige representanter fra ledelsen, ble det også tid til et besøk på standen til Sikorsky. En veldig aktuell produsent ettersom S92 'en fortsetter å renne inn i landet, og stadig flere av oss i bransjen får kjennskap til. Vi pratet med Arne Gytri fra Aircontactgruppen, og en selger fra Sikorsky, John Donahue. De fortalte litt om kommende utvikling / modifisering av maskinen.

Det jobbes med å lage fly by wire- flightcontrols. Videre brukes mye resurser på å modifisere problem områder som MGB oil press system og RIPS. En B-modell med 5 blader kunne de helt avfeie. Det er visst ikke på blokka.

Sikorsky er fornøyde med innpasset maskinen har fått i Nordsjøen i offshore transport sektoren.







*Et monster. Hver motor har 4500 shp. Maks gross er 42000lbs. Bare halerotoren har en diameter på nesten 5 meter. Og lengden på saken er 27meter fra bladtipp til halerotor.*



*Jada, messen var i Anaheim California, og denne karen var tilstede over alt. Men fikk ikke tak i navnet. Fra venstre: Øyvind Strøm, Thomas Kaarud og Edvin Holstad.*

Maskinen er blitt godt mottatt av kundene. De har og kommet litt inn på SAR markedet, og jobber mot både Norge og UK, da begge disse landene skal skifte ut sine redningshelikoptere.

Produksjonen går for fullt av maskina, og når vi spør om hvordan finanskrisen har påvirket salget bare smiles det. Markedet for S92 har ikke merket noe til finanskrisa, og salget går godt. Mindre og rimeligere helikoptertyper merker nok en del situasjonen i finansmarkedet, men ikke S92.

Videre kunne de fortelle at det er besluttet å bedre supporten ved å etablere et delelager i Aberdeen, for å bedre deleleveransene til Europa. Noe som vil være en kjærkommen forbedring for brukerne.



*Eurocopter viste frem sin mockup av EC 175, en mellomklasse maskin. Større enn NB, men mindre enn puma.*



# BRUSSEL

## Bransjetur

### BRANSJETUR TIL BRUSSEL

25. Og 26. Juni 2009

For andre gang arrangerer Luftfartstilsynet en bransjetur. I år gikk turen til Brussel i Belgia, med tema EU og Eurocontrol.

Tor Iversen, Informasjonsdirektøren åpnet med en velkomsttale.

EU systemet, med vekt på EUs lovgivningsprosess og luftfart.

v/Carsten-Hanssen, EU delegat og Karl Koefoed, LT

Noen utviklingstrekk:

EU- 15 til 27 medlemsstater

Sentrale saker EU 2009:

- Ratifisering av Lisboa –traktaten
- Energi (uavhengighet)
- Finanskrisen
- Nyvalg Europaparlamentet juni 2009 (4. til 7. Juni)
- Ny kommisjon høsten 2009

EU samarbeidets 3 søyler:

- Transport og luftfart under søyle
- EØS avtalen omfatter søyle
- EUs rolle i internasjonale fora. Deltar uformelt mer og mer i internasjonale fora (spesielt innen transport) (Sikkerhet og militære, Straff og justis søyle 3)
- Stor debatt i ICAO, rollen ICAO gjør, tas over av EASA?
- Uklare linjer foreløpig, men foreløpig er det fortsatt slik at ICAO representerer luftfarten i europa.

### EUs Transportpolitikk

- Slutføring av det indre transportmarkedet

- Økt fokus på harmonisering og godkjenning
- Opprettelse av transportbyråer på luftfart (EASA), skipsfart(EMSA) og jernbane(ERA)
- Utvidelse av samferdselsmarkedet mot sentrale 3.land/regioner (ECAA og Open Sky er avtaler som fører til økt transport utenfor Europa).

Luffarten faller utenfor EØS avtalen, for under EU regnes det som utenrikspolitikk. Dermed må en kjøre sitt eget løp og henge med.

- Europakommisjonen får mer kompetanse på vegne av medlemslandene
- Bevegelse fra "flaggstats" til "kystinteresser"-Det er gått over til et svarteliste regime, hvor EASA svartelister og godkjenner hvem som skal få fly og vedlikeholde europeiske fly.
- Videre/økt fokus på sikkerhet, bærekraftig transport og forbrukerrettigheter.

### Luftfart- Hvilke områder regulerer EU?

- Flysikkerhet (skadevirkninger av markeds konkurransen er bakgrunnen)
- Markedsregulering
- Passasjerrettigheter
- Infrastruktur/kapasitet i lufthavner/ luftrom (sliter idag med kapasitet på flere lufthavner)
- Avgifter lufthavner/ underveistjenester
- Groundhandling
- Miljø (alternative fuel, Nox avgifter)

- Næring/industri/forskning/GA
- Avtaler med 3. Land på overnevnte områder. (kan europeiske selskaper eie utenfor EU området?)

Sikkerhetsavtaler, gjensidige godkjenninger etc.)

#### Gjennomgående hensyn i EU s regulering av luftfart

- Liberalisert marked og konkurranse
- Ensartet høyt flysikkerhetsnivå (over ICAO, men det bygges på ICAO) mulighetene for å fravike og dispensere blir mer og mer borte.
- Passasjer/ sluttbruker (skal være enkelt med billetter etc)
- Høyt nivå på miljøbeskyttelse (sesar)
- Støtte eurpeisk industri/forskning
- Fremme EUs standarder internasjonalt (sammen med ICAO) brukere velger ofte Eu s standarder fremfor amerikanske)
- Nærhetsprinsipp (felles skilting på flyplasser etc)
- Proporsjonalitetsprinsipp.

#### Aktører i EUs luftfartspolitik

- Kommissjonen er EUs utøvende organ
- Sammensetning: kollegialt organ, en presiden, 26 kommisærer og kabinett av politiske rådgivere
- Stort forvaltningsapparat 28 delegater + støtteorganer + ekspertkomiteer)
- Vedtakskompetanse :alle formelle vedtak treffes av kommisjonen som kollegium med alminnelig flertall
- Hovedoppgaver:
  1. Eksklusiv formell initiativrett ved nesten all ny lovgiving
  2. Delegert lovgivningskompetanse
  3. Forberede eUs budsjett (vedtas av råd og europaparlament)
  4. Kontroll med medlemslandene
  5. Direkte forvaltning av EU-retten (konkurranserett, dumpingregler, utdele fond etc)
  6. Utenriksrepresentasjon

- Euopaparatmentet. Representerer EUs innbyggere gjennom direkte valg
- Sammensetning: 785 representanter gruppert etter politiske partier
- Møter: plenumsesjoner hver mnd i Strasborug eller Brussel 20 permanente fagkomiteer
- Hovedoppgaver:
  1. lovgivning
  2. Budjett
  - 3 .Kontroll med alle EUs aktiviteter og kommisjonens aktivitet.(kan utstede mistillitt)
- Det europeiske råd: fast toppmøte med stats og regjeringssjefene
- Hovedoppgaver: å fastsette de politiske mål og retningslinjer for samarbeidet
- Vedtakskomiteer: fatter normalt ikke formelt bindende vedtak, men politiske fremdriftsprogrammer
- Rådet: organer for nasjonale interesser. Roterende formannskap (sverige fra høsten)
- Sammensetning: Fagstatsrådene. Formelt ett organ, men med reelt flertall
- Hovedoppgåve: det besluttende og lovgivende organ-i tillegg til EP (europaparlamentet)
- Forberedelse av saker: COREPER og arbeidsgrupper

#### Andre aktører :

- EF domstolen: EF domstolen skal sikre at traktatens bestemmelser og Felleskapets regler blir fortolket gjennomført og anvendt likt
- Rådgivende EU organer:
  - Den økonomiske og sosiale komite
  - Regionalkomiteen
- EASA, EUs luftfartsbyrå
- Interesse og næringsorganisasjoner (NHO luftfart bl.a)
- Forberedelsesfasen i kommisjonen
- Kommisjonens arbeidsprogrammer



- Grønbøker
- Hvitbøker ( en slags stortingsmelding)
- Høringer- internett/høringsmøter (kan følge med på hjemmesider)
- DG sekretariat/ekspertgrupper (EØS)/eksterne konsulenter/EU-Byrå eks.

## EASA

- Samspill  
Gangen i regelverksarbeidet:
- Forslag oversendes kommisjonen
- Kommisjonen utarbeider forslag
- Første lesning i ministerrådet
- Første lesning i Europaparlamentet (EP)
- Annen lesning Råd
- Annen lesning –EP
- Forlikskommisjon ?

### Gangen i regelverksarbeidet ved underordnet regelverk (forenklet)

- Kommisjonen utarbeider forslag
- Regelverkskomite behandler
- Firekomiteer luftfart
- Vedtakelse

## EØS

- Regelverket vedtatt i EU
- Interne diskusjoner i EØS EFTA stater

- Koordinering blandt EØS EFTA stater
- EFTAS arbeidgruppe for transport
- Underkomite 2 (forbereder for EØS komiteen)
- EØS komiteen: Tas inn i EØS Avtalen?
- Luftfart Annex 13
- Kreves enighet EØS EFTA stater og kommisjonen

### Aktuelle saker/Saker vedtatt av EU, som vurderes inntatt i EØS avtalen med tanke på gjennomføring i Norge:

- Revisjon av 3. Luftfartspakke(mer kontroll over operatørselskaper bl.a)
- utvidelse av EASAs ansvarsoppgaver til Licencing, OPS og 3.land
- regelverk om lufthavnavgifter
- inkludering av EUs kvotehandelsystemet (ETS)
- Single European Sky og SESAR(har fått med norske aktører her)
- Revisjon av Securityregelverket

### Pågående og kommende saker i medbestemmelsesprosedyren mellom Råd og EP :

- Revisjon av slotsregelverket
- Revisjon av støyregelverket
- Forslag om Nox begrensning fra fly
- Forslag om åpenhet ifm fastsettelse av securitykostnader
- Revisjon av regelverket for rapportering av ulykker og hendelser innen sivil luftfart
- Luftfartsforhandlinger med 3. Land

## AVRUNDING:

- Vi har et stort "drive" på luftfartsområdet.
  - Mulig EN europeisk luftfartslov?
  - Transportens miljødimensjon sterkt i fokus
  - Finanskrisens betydning (stadig brukt som argumentasjon)
- EØS avtalen medfører utfordringer og muligheter!

## ETFA og EØS

Marius Vahl

EFTAs tre oppgaver:

(Forholdet mellom EFTA landene)

1. frihandel mellom medlemslandene
2. EFTA konvensjonen 1960 (stockholm) oppdatert 2001
3. kontinuerlig oppdatering

Frihandelsavtaler med 3. land:

- sentral og østeuropa
- Middelhavslandene
- globale partnere
- EØS avtalen: 3 ETFA land +EU
- Undertegnet 1992
- Sveits sa nei til EØS folkeavstemning 1992. biletale avtaler istedet.

## EØS er:

Avtale mellom EU og Norge, Island og Liechtenstein deltagelse i EUs indre marked.

### Fri bevegelse av:

- Varer
- Tjenester
- kapital
- personer
- Konkurransopolitikk og statsstøtte
- Samarbeid utenfor de fire friheter
- Deltagelse i EUs programmer

### EØS er ikke:

- Tollunion og felles handelspolitikk
- Felles landbruk og fiskeripolitikk
- Økonomisk og monetær union
- Felles utenriks-sikkerhets og forsvarspolitikk
- Justis og innenrikspolitisk samarbeid

### En unik avtale:

- Norges (og EUs)mest omfattende internasjonale avtale
- Dynamisk avtale som oppdateres hver mnd
- Multilateral avtale med krav om enighet mellom EFTA landene
- Deltagelse i EUs politikk og regelverksutforming
- Betydelig økonomisk bidrag til fattigere land i EU og deltagelse i programmer (2 milliarder årlig)
- Komplekse institusjoner-topilar strukturen

EØS rådet møtes 2 ganger i året

EØS komiteen (jobber med

Europakommisjonen)

Parlamentarikerkomiteen for EØS (jobber med Europa Parlamentet)

EØS konsultative komitee (arbeidslivets parter er representert)

Utfordringer for EØS: Avtalen er 15 år, EU i stor endring:

- Fra EF til Europeisk Union
- Fra 12 til 27 medlemsland
- Det indre marked ferdig
- Emu OG Euro introdusert
- Felles utenriks-sikkerhets- og forsvarspolitikk
- Felles justis- og innenrikspolitikk
- Traktatendringer og nye styringsformer i EU

### EU i endring:Konsekvenser for EØS

- Endring i EU-EFTA maktbalanse i EUs favør
- EU er mer heterogent-vanskeligere partner
- Indre marked mindre viktig for EU og skille vis a vis andre politikk-områder viskes ut
- EØS kostnader i vekst

- ESA (overvåkningsorganet) har fått nye oppgaver (eks. Insp. av lufthavner)
- Nye politikkområder - nye bilaterale avtaler

#### Nye styringsformer i EU -konsekvenser for EØS:

- EP makt økt betydelig - missing link i EØS avtalen
- Ny tilnærming og desentralisering i kommisjonen - inkludering av EØS EFTA landene
- Intensivert mellomstatlig samarbeid - EØS EFTA landenes deltagelse
- Nye politikkinstrumenter ("soft law") - skal disse inn i EØS avtalen?

#### Aktuelle saker:

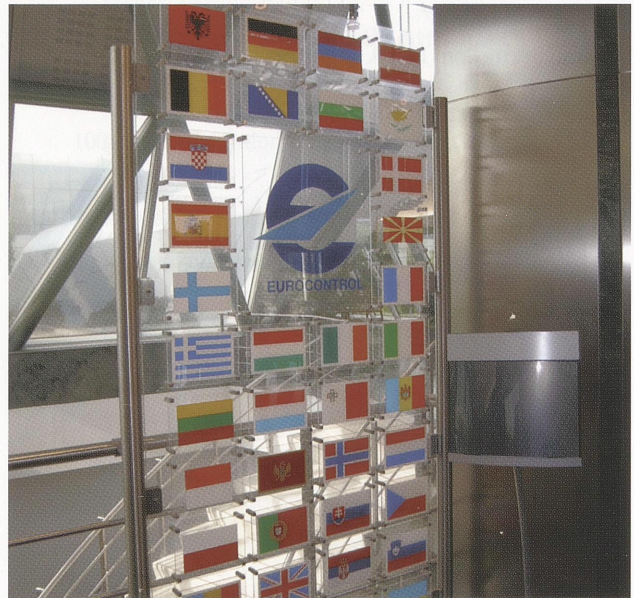
- EFTA - Nye frihandelsavtaler med India, Ukraina, Russland
- nye medlemmer? Andorra, San Marino etc

#### EØS

- Ny finansieringsmekanisme fra 1. Mai 2009 - venter på EU
- Kontroversielle rettsaker på vei inn i EØS avtalen: tjenester, datlagring, forbrukerrettigheter
- Lisboa traktaten
- Nytt Europaparlament og ny kommisjon 2009
- EU debatt på Island. usikker på EØS sin fremtid om Island blir medlem i EU

Etter en liten pause var det tid for en busstur for å besøke Eurocontrol. En heller hissig franskmann klarte omsider å manøvrere oss frem gjennom trange belgiske gater.

## Eurocontrol- Hvem er de?



European Organisation for the Safety of the Air Navigation

Organisasjonen (EC) består av 38 medlemsstater og har som hovedoppgave å utvikle et sømløst pan-europeisk ATM (Air Traffic Management) system gjennom å:

- øke trafiksikkerheten i lufta
- øke luftrom kapasiteten
- redusere forsinkelser
- kostnadseffektivisere dagens system
- Minimalisere miljøbelastningene til luftfarten

Eurocontrol ble etablert i 1960 av sivile og militære internasjonale organisasjoner, og er idag pionerer på avanserte trafikk overvåkingssystemer.

Eurocontrol ble etablert i 1960 av sivile og militære internasjonale organisasjoner, og er idag pionerer på avanserte trafikk overvåkingssystemer.

Idag kan ikke et sivil fly ta av uten å sende inn flygeplan til Eurocontrol via lokale flytårn (Air Traffic Control-ATC). Denne må godkjennes før en får klarsignal til å dra.

Overvåkingsdelen består i hovedsak av å se hvor man har

kapasitet og eventuelt for lite kapasitet i luftrommet.

Har en flygeleder mer fly enn han/hun kan ta ansvar for, bidrar Eurocontrol med alternative løsninger. (forsinke fly, reroute etc.)

General Director D. McMillan ønsket oss velkommen og gav oss en innføring i Eurocontrol sin utvikling frem til idag.

Hvorfor er så ikke Eurocontrol en del av EU? Det var EU sitt ønske at luftfarten skulle ligge på dem, men de jobber tett sammen idag.

#### **Eurocontrol under endring:**

- Mer effektivt
- Bedre relasjoner til myndigheter og instanser som skal ta avgjørelser relevant for Eurocontrol.
- Systemet fungerer bra idag, men er dyrt, og stort sett betalt av enroute avgifter fra selskapene.

Etter Lunsj fikk vi en innføring av organisasjonen og hvordan den jobber av svensken Bo Redebom.

- General Assembly : Ministers
- Council: sivile og militære representanter
- Agency: Den utøvende delen av organisasjonen
- Det er idag 2144 faste stillinger fra 40 forskjellige land:
- 7 geografiske destinasjoner
- Budsjett på 720 millioner Euro (2008)
- Eurocontrol sine kjernevirksomheter:
- Nettverk Design: SESAR (satelittnavigasjon i ett europeisk kontrollert luftrom)
- Pan-Europeiske funksjoner:
  - Flow management( få flyten i trafikken)
  - Avgifter enroute
  - Databaser

- Performance review (skal overvåke og rapportere)
- Safety regulation (sikkerhet først!)
- Regionale ATC service tilbud

#### **Målene til Eurocontrol innen 2020:**

- Tredoble kapasiteten i luftrommet
- Forbedre sikkerheten 10 ganger mer enn idag
- Redusere miljøutslipp med 10 % per flight
- Redusere utgiftene til ATM med 50 % (bl.a ved å redusere antall ATM)

Vi fikk også flere presentasjoner fra Eurocontrol om "Single European Sky" programmet.

For interesserte, kan dere gå inn på [www.atmmasterplan.eu](http://www.atmmasterplan.eu) luftrommene i Europa idag styres av Eurocontrol gjennom et avansert system:

#### **CFMU- Central Flow Management Unit**

- Supplerer 40 stater
- Overvåker 1750 sektorer og 73 enroute sentre
- 585 flyoperatører
- 544 flyplasser
- 74 Flow Management posisjoner spredt i Europa
- 467 ansatte
- 3500 online kunder
- 34400 flights daglig
- Ca. 10 000 000 flighter årlig

For mer informasjon om Eurocontrol :

[www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)

Europaparlamentet og komiteen for det indre marked

Per Nestande

- Parlamentet 50 år 2008
- Direkte valg fra 1979 (7 partigrupper)
- 785 plasser, 30% kvinner (alle er medlem i en

komite og har en politisk rådgiver/sekretær)

- 20 faste komiteer
- 5000 i sekretariatet(mange jobber bare med å tolke)
- Gruppesekretariat og assistenter
- 23 offisielle språk
- Fransk og Engelsk er arbeidsspråkene i administrasjonen
- Valg 2009 4.til 7. Juli
- Hvert land bestemmer valgordninga- nasjonale eller regionale lister
- Nytt Parlament konstituerer seg i Juli
- Hovedsetet til parlamentet er i Strasbourg
- 12 plenumsamlinger i Strasbourg(traktatfesta)
- Sekretariat i Luxembourg
- Avpraktiske grunner, skjær mye i Brussel

### IMCO – komiteen for det indre marked

- Etablert i 2004
- Ansvar for :
  - Generell indre markedspolitik
  - Varer
  - Tjenester
  - Offentlige innkjøp
  - Forbrukervern (ikke folkehelse og matvarer)
- Leder : Arlene McCarthy (britisk sosialist)

IMCO sekretariatet er støttefunksjon for arbeidet i komiteen.

### Aktuelle saker

- Forbrukerrettigheter
- Handel med selprodukter
- Leker
- Byggevarer
- Helsetjenester
- Nettbaserte pengespill
- Implementering og gjennomføring av regler

### Vedtaksprosessen

Kortversjon: kommisjonen foreslår-parlamentet og Rådet vedtar. Parlamentet og Rådet må bli enige

Hvordan påvirke i saker? Noen kontaktpunkt:

- Saksordfører, skyggesaksordfører,
  - Saksordfører som gir uttale
  - Assistenter i MEP, politiske sekretariat, sekretariatet til komiteen
- alle komiteer har hjemmesider med oversikt over medlemmer og saker som det jobbes med (European parliament)

[www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu)

[www.europarl.europa.eu/oeil](http://www.europarl.europa.eu/oeil)

- presentasjonsdokumentet

### SAS Group EU & US Public Affairs Why and how?

Charlotte Andsanger

Det finnes mellom 15 og 20 000 personer i Brussel som driver med lobbyvirksomhet!

SAS Group

- Ca 1200 daglige avganger
- 140 destinasjoner
- 34 land
- 40% markedsandel i Nord Europa
- 20 000 ansatte
- 30 millioner passasjerer
- 50 billioner i omsetning
- Europas mest punktligeselskap.

Part of SAS Group,rapporterer til STODX

Du må ha en bra plan og lage deg et godt nettverk

- Overvåke det som skjer, og informere SAS
- Være i dialog med myndighetene
- Gi råd til SAS Group på områder som omhandler EU og US Public Affairs



**Hvorfor er SAS her nede i Brussel?**

- Alt er regulert av EU og EØS
- EU er 27 medlemsland, og utvider stadig
- Hele luftfartsområdet er re-regulert
- EU parlamentet har fått mer makt
- SAS group opererer utifra 4 EU medlemsland og 1 EEA medlemsland

**Hvorfor er EU viktig for SAS?**

- Fordi det ER mulig å påvirke. Hvis vi samler oss, plukker ut en kamp, og holder oss fokusert!

EFTAS Overvåkingsrolle innen luftfart (skal speile det kommisjonen gjør i EU, men har selvfølgelig ingenting med regelverksutvikling å gjøre)

**EØS avtalen:**

- Statisk hoveddel
- Dynamiske annekser( Anneks XIII, luftfart kapittel 6) kan gå inn å se på hjemmesider.
- Mulige konsekvenser for Norge av funn gjort på security inspeksjoner
- Kostnadskrevende
- Alvorlige avvik :aktivisering av artikkel 15 (passasjerer om tar imot fra flyplass, må tas imot som "urene"
- Traktatsbruddsøksmål for EFTA Domstolen-generell konsekvens

**Airport charges in the EEA**

Einar Hannesson

Transport legislation i EEA

- De fire frihetene: (abolition of) hindringer som kan hindre fri bevegelse av varer, tjenester, personer og kapital
- Basert på Annex XIII: transport

EFTA Surveillance Authority inspections in the field of Civil

Aviation Security

Dag Hansen

Main Findings 2003-2008:

Grunnlaget for statistikken:

- 2005 og 2006 slått sammen -7 inspeksjoner
- 2007 -9 inspeksjoner
- 2008 - 4 inspeksjoner

Chapter 2. Airport Security omhandler fysisk sikkerhet, securitysjekk av passasjerer, og innpass sikkerhet til flyplassene

Her omhandles også hva som kan trigge artikkel 15 fra EFTA- eks. Medbringelse av gjenstander.

Man ser tydelig en positiv trend. Mindre og mindre funn.

Chapter 3- Aircraft Security. Sikkerhetssjekk av fly, og beskyttelse av fly på flyplassen. Også her har man en positiv trend.

Chapter 4- sikkerhets kontroll av passasjerer, sjekk av bagasje. (screening)Positiv utvikling også her, men har en del alvorlige avvik.

Chapter 5- hold baggage- innsjekket bagasje. Utviklingen er bra her også.

Regulation (EU) 1486/2003-Artikkel 15

-I En lufthavn hvor det er iverksatt denne artikkelen, anses ikke lenger den som "rein"

Etter Lunsj

**Single European Sky**

Tor Simmonæs

- Alle luftrommene vi har i dag skal reduseres ned mot 1(fragmentering)
- For å få mer effektive ruter (reduere delays)
- For å redusere utslipp
- For å få mer kapasitet med økt trafikkvekst
- For å redusere arbeidsmengden til ATM personell

Det påtroppende svenske formannskapets prioriteringer  
Thomas brolin

- Sveriges største utlandsmyndighet
- Regjeringens forlengede arm i EU

Forslag fra kommisjonen behandles av europaparlamentet som endrer og kommenterer. Det blir også tatt konsekvensanalyser her.

Deretter sendes det til ministerrådet som tar beslutning etter flere runder frem og tilbake mellom ministerrådet og europaparlamentet. 345 sitter i kommisjonen. Det kreves 255 stemmer for å få igjennom saker, og 91 stemmer stopper et forslag. Sverige har 10 stemmer, og det handler om å bygge allianser med andre for å få gjennom noe.

Prioriterte områder i samarbeid med andre land (FR,CZ,SE):

- Miljø (grønnere transport)
- Sikkerhet
- Effektivisering av transport på det indre marked.
- Innovasjon og intelligente transportsystemer

Dette er et 18 mnd program som ble vedtatt i januar 2009.

Luftfart:

- Regler om avgifter security
- Mandat fra kommisjonen om samarbeid med ICAO
- Avgifter for Nox utslipp fra fly
- Rev.Dir 34/95 ulykkesgranskinger
- Rev Dir. 2003/42 hendelserapportering
- Mandat for sikkerhetssamarbeid med Brasil
- Luftfartsavtale

Carsten Horn-Hanssen, Samferdselsråden ved den norske EU delegasjonen.

### Avrunding

Regjeringen sin målsetning er ikke å søke EU medlemskap, men at Norge skal bli bedre til å bruke mulighetene og sikre påvirkning på områder som betyr noe for oss:

- Tydelige og tidligere politiske prioriteringer
- God samordning og utnytting av mulighetene
- God gjennomføring og forvaltning av forpliktelsene
- Kompetanseløft
- Økt åpenhet og dialog

Det var alt i alt en vel gjennomført bransjetur, hvor man fikk anledning til å få litt mer klarhet i EU-EØS sitt forhold til luftfarten, og rollen til Eurocontrol.

Kjekt å se at den norske luftfarten og industrien er involvert i mye av det arbeidet som gjøres. Luftfartstilsynet, Avinor er godt representert EU systemet, og det er en trygghet for oss.

**Laila Veronika Østbø**

**Info NHF**

# FLYFAGKONFERANSEN 2009

Flyfagkonferansen er arrangert av NHO luftfart. Her samles man fra hele bransjen, det være seg operatører, fagforeninger, skoler, forsvaret, prøvenemder, med flere. Alle jobber i fellesskap med problemer vi ser i bransjen, og ser på løsninger. I år som ifjor, var rekruttering til flybransjen det store tema.

Man har sett en trend med mindre søkere, dårligere karakterer, og mindre interesse generelt for flyfagene.

Synnøva ønsket velkommen og gav ordet til Inge Solvik fra Luftforsvarets tekniske skole.

Etter en periode med problemer på rekrutteringssiden, håper man nå at forsvaret ved å ha en heltids rekrutteringsoffiser, klarer å snu denne trenden vi har sett.

Forsvaret satser mye på reklamekampanjer på web, kino etc, samt samlinger hvor man inviterer ungdom fra hele landet.

Luftforsvaret prøver også å delta på alle store messer. Arbeidsuker for skoleelevene er også en viktig måte å rekruttere på.

Åpen dag har vært en suksess, hvor flere hundre ungdommer får komme til Kjevik å lære mer om hva forsvaret kan tilby.

Nytt i år:

Forsvaret støtter flyfaglinjene med læremidler og CBT. VG2 elever (flyfag) tas inn til opptaksprøver, hvor kvalifiserte får forhåndsløfte om opptak ved fullført VG3.

Pr. 1.mai har man fått inn bra med søknader, men erfaringen tilsier at søknadsmengden halveres da de søker flere steder.

VG3 almennfag søkere har kraftig økning, men innen alle kategorier, også jentenandelen har økt i forhold til året før.

Minstekrav i forvaret når en søker befalsskolen eller lærlingekontrakt i forsvaret: norsk statsborger, plettfri vandel, nulltoleranse dop og narkotika. Evnenivå 5 eller bedre fra sesjon.(9 er best)

I tillegg har man krav til helse og fysiske krav.

To hovedutfordringer fremover:

Ny teknologi (glasscockpit hums etc) NH-90 ventes levert Endret operasjonskonsept. Mer og mer internasjonalt.

Helikopter ombord i fregatter er også nytt.

Mer internasjonalt samarbeid (EASA som felles standard)

Spørsmål fra salen til slutt:

Hva kan du si om innlei praksisen i forvaret.?

Mye innleie har vært nødvendig, men signalene fra toppene er nå at antall fast ansatte skal økes i forhold til idag.

Spm fra Synnøva (NHO Luftfart):

Hvor mange lærlinger vil dere ta inn i året i forsvaret? Viste en oversikt over innmeldte behov, anslått til ca 50 i året. (i år: 18 avionikk, 28 på flysystem/motor)

Etter en kort pause var det Synnøve Aga sin tur å presentere fagopplæringen i den sivile luftfarten.

- Luftfarten er hardt rammet av den økonomiske krisen.(mindre enn andre land)
- Røde tall over lengre tid
- Nedbemanning
- Utenlandske eierskap
- Konsolidering-bolagisering-konkurser
- Outsourcing og konsentrasjon om kjerneaktiviteter.

Utenlandske eierskap er mer utbredt de siste årene. Samarbeidsmodellen vår i Norge, med gjensidig respekt, kolliderer med utenlandsk erfaring og blir sett på som uvanlig og uønsket.

Utfordringer fremover innen flyfag:

- Beholde den flytekniske kompetansen i Norge
  - Utvikle kompetansen videre
  - Opprette kontinuiteten i opplæringen
  - Opprette et balansert forhold mellom tilbud og etterspørsel
  - Sikre et bredt rekrutteringsgrunnlag
  - Får flere jenter
  - Ikke få opphold i opplæringen.
- Fordeler med den norske opplæringen:
- Både norsk fagopplæring og EASA Part 66
  - Solid opplæring med generell samfunnsnyttig opplæring og europeisk basisopplæring
  - Gode på logistikk-kompetente-leveringsdyktige-effektive
  - Utdanningen vår har et godt omdømme.

**Mulighetene videre:**

- Europeisk kompetanse gir hele verden som arbeidsområde
- Ettertraktet i arbeidsmarkedet utenom luftfart
- Tekniker
- Kort vei til allmennfaglig studiekompetanse
- Y-veien: Med fagbrev kan en bli tatt opp direkte på ingeniørstudiet på høyskoler/universiteter.

**Service og samferdsel:**

Det er generelt dårlig kunnskap om at luftfart tilbyr læreplasser og rekrutterer fra service og samferdsel.

Luftfarten må bli mer kjent innenfor dette utdanningsprogrammet- lærere, elever og foreldre må informeres om luftfart.

**Fordeler:**

- De fleste fly og handlingsselskaper i Norge tar nå disse fagene i bruk.
- Vi er i den bransjen som satser mest seriøst
- Det blir mer forutsigbart hvilke krav som stilles til de ulike yrkene innenfor bakketjenestene
- Opplæringen gir større fleksibilitet både for de ansatte og arbeidsgiver
- Fordeler fra begge områder:
- Skape kunnskaper om mulighetene innenfor luftfart allerede på ungdomstrinnet
- Få informasjonen ut til lærerne på VG1 nivå i begge utdanningsprogrammene
- Samarbeide gjennom de faglige rådene og gjennom landsdekkende organisasjonene
- Samarbeide på begge partssider.

FRE faglig råd for elektrofag (flyfag)

FRSS Faglig råd for Service og Samferdsel

Til slutt informerte Aga om den nye vekterloven som vil føre til skjerping når det gjelder den uttømmende politiattesten. Det ska blandt annet bli innført varslingsplikt til arbeidsgiver fra politiet.

Faglig råd skal fortsatt behandle om det bør vurderes å rekruttere lærlinger fra andre enn elektrofag.

SAS Tech, Terje Kristoffersen

Trist at pioneren av utdanningssystemet vi har idag er blitt det en har blitt i dag. 4-500 i dette miljøet. Komponentbiten blir skilt ut, men man rekrutterer fortsatt lærlinger på dette området.

Det som slår dem hardest er utfasingen av MD80 som kom reskere enn planlagt på grunn av finanskrisa. Innen utgangen av dette året, ser enn for seg at mellom 100 og 120 må gå 10-15 lærlinger har blitt tatt inn hvert år. Dette blir det ikke rom for nå. Skal fortsatt ta inn, men en må tilpasse seg situasjonen man er i.

3 års permisjon er en tiltakspakke som en tilbyr nå, da man av erfaring vet at bransjen vår er utrolig i svingninger.

Håpet er at situasjonen er annerledes, og at den dermed ikke mister mye verdifull kompetanse.

Samarbeid med resten av luftfarten er viktig, slik at en kan hjelpe folk både nå og senere til å få jobb innen luftfarten om en ønsker.

”Kidsa ikke er som før”

Niels Høegh

Jobbet de siste årene med rekruttering i NHO.

Utfordring med alle som kommer inn i helsefagene. Tror en må bruke litt kreative forslag for å lokke inn ungdommen i bransjen.

Hva kan man gjøre i flyfagene?

Ungene våre er født med den digitale verden. Vi må sette oss inn i det.

- 60% vil heller ha utdanning eller jobb som gir flest muligheter som gir økonomisk trygghet.
- 57% vil heller ha utviklingsmuligheter fremfor økonomisk trygghet og forutsigbarhet.
- 62% vil helst ha en jobbsom ikke bare er jobb, men også en livsstil
- mindre enn 2 av 5 vil ofre tid med venner og familie for å gjøre karriere. Konkurransen mellom fagene er enorm. Den er ikke lenger noe som man ser på som noe større yrke enn andre.

97% av alle i Norge har tilgang til bredbånd, så alt ligger til rette for at man kan nå alle. Hvordan er så fordelingen hos de unge? 90% har mobiltelefon..dette er kanal nummer

1 å nå ungdommen på! 12% har en pc (bruker ikke email...) Tv er ikke engang med.

Veien å gå er via viralmarkedsføring. Mottakerne selv sender videre budskapet til omgangskretsen. Budskapet spres som ringer i vannet.

Aktiviteten må målrettes mot ungdom. Er budskapet godt, sendes det videre.

Hvor kan man nå ungdommen?

- You Tube
- Msn
- Facebook
- Biip
- Nettby
- Flickr
- Daria.no
- Blogg
- Deiligst.no osv osv

E D PRT L8R? Er det party senere?

Vi har en unik mulighet i vår bransje å samle alle elever/lærlinger da vi ikke er så mange.....

Er dette mulig? Utfordret deltagerne i salen

Flyfag.no har 50-70 hits per dag. Februar mars og september tredobler det seg!

Gunnar pedersen:

Viser seg at elevene som nå har vært 2 år inne i kunnskpsløftet, er en annen type elever enn tidligere.

Fravær og liten interesse er fellesnevner på alle skolene. Problemet er så stort at elever som en gang ikke skulle vært der er inne. Med stryk i et eller flere fag på vgl elektro. Læringsatsingen i Widerøe.

Widerøe tar i snitt inn 7 lærlinger pr. År. Besøk på skolene og samarbeid med kommunen og forsvaret har gitt gode resultater på antall søkere og

antallet som ønsker å utplasseres hos Widerøe. Søkertallet er doblet.

#### **NORSK KOMPETANSESENTER FOR HELIKOPTER**

Ole Petter Bakken, prosjektleder (forsvars og næringsdepartementet)

NSHP Intensjonen var å få en felles konfigurasjon mellom de nordiske landene slik at en kunne samarbeide om kostreduksjon på områder som Kompetansesenteret skal se på mulighetene innen følgende områder:

- Logistikk
- Trening
- Deleleveranse
- Utdanning
- Marked
- infrastruktur

Det er foreløpig ingen enighet pga nasjonale behov og forskjellige opsjoner. Stortingsmelding 38 (omfatter samarbeid mellom forsvaret og den sivile industrien)

- Kompetansesenter for helikoptre i Norge
  - Win Win -myndigheter
  - Opprettholde norsk kompetanse (Østnes, Thales, bristow Norway og representanter fra Bardufoss er med i prosjektet)
- Ole Petter gav en grundig innføring i prosjektet.

#### **Dag to av flyfagkonferansen**

Deltagerne på konferansen ble inndelt i grupper. Flere elever fra flyfag var også invitert, og man skulle i fellesskap komme med nye tiltak for å nå ut til ungdom og bedre rekrutteringen innen flyfagene.

Det kom mange kreative forslag fra gruppene, og forhåpentligvis får man i nær fremtid se resultatet av dette arbeidet.

**Til slutt oppfordrer jeg dere til å ta en titt på sidene flyfag.no .**

**Laila Veronika, info NHF**

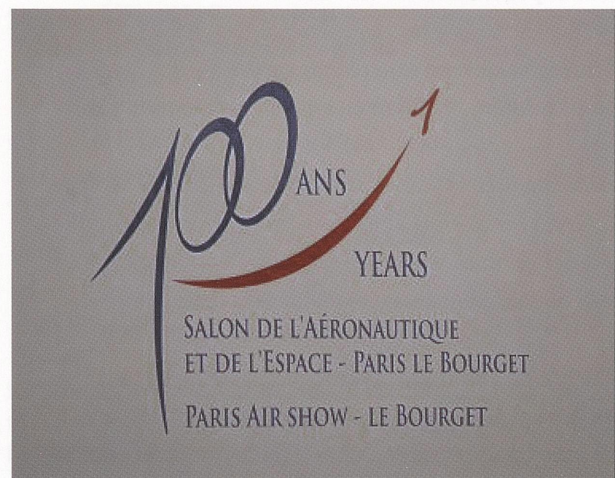


# Paris air show

## 100 år

Foruten 1.verdenskrig-holdt man årlig flyshow frem til 1924, og først da fikk man utstillere fra utlandet ved at great Britain og Tyskland deltok. Etter 1924 hadde man flyshow annethvert år, men først i 1951 ble Le Bourget fast brukt som stedet Paris Airshow fant sted.

I 1969 deltok 14 land, og i 1997 var antallet oppe i 1860 deltagere fra 46 ulike land. I år passerte man 2000 deltagere fra 48 forskjellige land.



## SIKORSKY

Undertegnede møtte Sikorsky for en uformell samtale på flyshowets første dag.

Det var lite nytt å komme med, men vi snakket om de problemene vi har slitt med frem til nå. Vibrasjoner er fortsatt Sikorskys hovedutfordring på S92, og det jobbes det kontinuerlig med. AVC er ikke bra nok.

Fueling problemet ser ut til å være løst ved å modifisere lufterventilene, og man kan idag fylle tankene helt opp om denne modifikasjonen er utført.

Understell var lenge et problem, men der har Sikorsky fått produsenten til å utbedre dette, så vi opplever ikke lenger så mye kollapser. I Main Gear Boks området har vi slitt med mye. Pumper som skar seg, et Bypass System som ikke var som det skulle, og sist men ikke minst, føttene på Gearboksen som rett og slett sprekker. Flere Studer på Gearboksen var tidligere titan, noe som var ekstremt ømfintlig i et oljemiljø, og førte til brudd ved flere anledninger.

Disse er som dere sikkert vet, også en av årsakene til at Sikorsky hadde sin fatale ulykke, men de er heldigvis ertattet med rustfritt, samtidig som at oljefilteret skal modifiseres slik at man ikke lenger skal belaste disse så mye ved av og på montering av filter.

Idag sliter vi enda med at festene på Hovedgearboksen sprekker, men man jobber kontinuerlig hos Sikorsky på å få utviklet en Gearboks som tar seg av alle disse problemene. Deice er nok området som har mest problemer i våre nordlige områder. Flere modifikasjoner er kommet ut, og flere vil nok komme før man får et system som kan operere uten for store driftsforstyrrelser.

Sikorsky er veldig åpne for input fra teknisk side. Man kan logge seg inn på Sikorsky sine supportsider og få et personlig loginnavn og passord. Her kan man som tekniker ta opp problemer, og stille spørsmål, og tilbakemeldinger fra folk som har prøvd, er at de får umiddelbar respons:

<https://www.sikorsky360.com/FMS/>

NHF takker Arne Gytri og Aircontactgruppen for invitasjonen.

**Annet nytt fra Paris**

## Update S76D

Sikorsky sin D-modell begynte sitt flight test program i februar, og to nye prototyper står for tur. Det ventes levering av de første neste år.

D-modellen er en full-kompositt utgave med flaw tolerant Main rotor blades, Thales avionikk system og Pratt and Whitney 210S motorer. Utgaven leveres med full RIPS. Det finnes 100 intensjonsavtaler på typen.

Sikorsky kunngjorde mandag 15. Juni under Paris Airshow åpningen av et rotary/fixed wing avionikk senter i Milwaukee, Wisconsin. Her skal man overhale og reparere deler som tradisjonelt har vært satt ut til underleverandører. Dette gjelder blandt annet til avionikkdelene til S76, S92 og F16

Sikorsky og Tata group har også undertegnet en avtale om at det indiske selskapet skal bygge kabinen til S92. De første ventes levert i 2010.

## EUROCOPTER PARIS AIRSHOW 2009

Med i bagasjen til møtet med Eurocopter dag to av årets Paris Airshow, hadde jeg erfaringer fra CHC teknikere i Kristiansund. 2 stk EC 225 hadde i juni mellom 3 og 400 flytimer hver i Kristiansund, og en 225 er stasjonert på Statfjord.

Motor er for tiden det største problemet. Disse byttes nærmest ukentlig. Den siste turbomeca motoren som ble byttet da jeg snakket med teknikerne, hadde bare vært på i 60 flytimer! De holder ikke kravene for ytelse, og jeg ble henvist til Turbomeca for å ta opp saken.

Her fikk jeg ikke snakket med noen som var direkte involvert i problemet, men han henviste til turbomeca sine hjemmesider. Her kan ansatte i selskaper som opererer deres motorer, bli medlemmer og få med siste nytt i utviklingen av motorene, samt i egen interesse kontakte support ved spørsmål. Det ble også informert om at en prøver å få mer power ut av eksisterende motorer.

EC 225 sliter også med at det ikke finnes nok bagasje plass. Løsningen har man funnet med å lage til eksterne "pods" bak cockpit dørene. Det finnes også en utgave av disse som er til fuel. Disse klumpete innretningene skulle ikke bety noe særlig for aerodynamikken, man vil kun merke litt på "rate og climb"



Som andre helikopter, har man hatt problemer med sprekker på Eurocopter sin nyeste offshore maskin. Det er spesielt områder på halen rundt overgangen til pylon som har vært problemområdet, men dette mener Eurocopter de har god kontroll på nå ved hjelp av forsterkninger som er gjort i området.

På bildet ser du Eurocopter representanten, peker på områdene.



Heat og Vent er også et omdiskutert område blandt teknikere. Det var i utgangspunktet problemer med materialer som ikke tålte varmen så godt, samtidig som man hadde et temperaturovervåkingssystem som ikke fungerte. En redesign er løsningen. Man vil også sette ukile basetempersturer på de to probene som står i distributor kanalene, slik at en får raskere responstid. Ducten som tidligere smeltet skal være byttet ut med et nytt materiale.

DC external power har også vært et problem. Offshore har man kun tilgang på AC, og man opplever stadig at strømtilførsel kuttes. Her skal Eurocopter sette inn releer som skal løse strømproblemene.

Deice harness problemer var også rapportert fra kristiansund, men dette mener representanten fra Eurocopter, allerede er løst med en ny type harness.

Det produseres ca 35 EC 225 årlig, og det største markedet er Europa offshore marked og Brazil. Fabrikken har 12 assembly line delivery.



## EC 175

Bristow Helicopters er launch customer på dette nye helikopteret og har en intensjonsordre på 10 stykker liggende inne hos Eurocopter. Dette er et middelstort helikopter som tar 16 passasjerer. En ser for seg at dette er en fin størrelse å bruke til shuttling i nordsjøen.



Det 7 tonn tunge helikopteret har 2 Pratt and Whitney PT6C motorer, og også denne helikoptertypen har 5 rotorblader. Fuelkapasitet uten ekstratank er på hele 2000 liter, med 100nm range. Første prototypen ventes å være klar i løpet av september i år, og første flight skal gjennomføres i desember. Levering vil bli fra 2012, og man har allerede 111 intensjonsavtaler hvorav 95 prosent av disse er til offshoremarkedet. Målet er å produsere mellom 40 og 50 årlig.

Annet nytt fra Eurocopter Paris

## BLUECOPTER

Eurocopter viste frem sitt "Bluecopter" på static display. De utvikler et helikopter med dieselmotor som skal kutte CO2 utslipp med hele 40 %. EADS Eurocopter håper at turbodiesel motorene skal erstatte turboshaft motorene som er brukt idag, og redusere fuelforbruket med 30 %. 24valve DOHC V-6 turbodieselen de har utviklet er en Mercedes Benz motor, og problemet er at den veier hele 900 pund!

Boeings Jumbojet er 40 år i år. 9.februar 1969 fløy Boeings første 747 som i mange år var verdens største kommersielle fly. Siden den gang er 1415 levert, og ytterligere 108 ab den siste 747-8 versjonen er bestilt.

Det var ventet at Boeing sin 787 skulle fly under årets Paris Airshow, men det fikk vi desverre ikke se. Første flytur ventes i slutten av året, med levering av første fly siste kartal neste år. Pratt and Whitney har utviklet et vaskesystem for motorene sine som kan redusere CO2 utslippene drastisk. De mener at hvis man vasker motorene 2 ganger årlig med sin EciPower, vil man kutte utslippene med 1 tonn årlig, og redusere fuelforbruket med 1%. Vasken består bare av vann.

Idag har 80 kunder på 68 ulike steder i verden en avtale om slik vask, og de sier nå at helikopter og Jetfighters står for tur.

Stortinget i Norge har vedtatt at det skal settes igang forhandlinger om kjøp av opptil 56 Lockheed Martin F-35.



Forsvarsministeren må deretter søke Stortinget om tillatelse til å signere den endelige kontrakten våren 2011. Norge håper på signert avtale innen 2014 slik at leveringen kan starte i 2016. Kongsberg har signert avtale med Lockheed om levering av sin anti-ship Joint Strike Missile til F-35.

Russisk Helikopterindustri opplever bedre tider. Etter mange år med lite tilskudd fra myndighetene, opplever man nå at det satses igjen.

Russerne har innsett at det er vanskelig å konkurrere på det internasjonale markedet uten å komme med små og medium store helikoptere. Strategien er nå å opprettholde production line på tyngre modeller, for gradvis å utvikle mindre og middels store helikoptre.

Kina, Brazil og India er blandt kundene idag. Det forventes også at Augusta Westland skal undertegne avtale med russerne om produksjon av deler til AW 139 i høst.



## MI-26T

Ingen kan gjøre løft som Mi-26T kan! I April ifjor løftet helikopteret en komplett Tupolev TU-134 fra Pulkovo Airport til St.petersburg. det var umulig å flytte flyet langs veien, så det ble flyttet som underhengende last disse 15 kilometerene. TU-134 veier 20 tonn, og turen tok kun 15 minutter.

Frankrike og Tyskland vurderer å sette igang et program for utvikling av slike heavylift helikoptere, men russerne sier at deres oppgraderte Mi-26T bør passe til det europeiske markedet.



**Honeywell** lanserte under Paris Airshow, et nytt cockpit Safety System som skal varsle pilotene hvis det oppstår fare under siste del av final approach.

”Smart Landing” produkter skal varsle ved avvik fra stabil approach, og en overvåker av rullebanen skal varsle om rullebanen skulle bli for kort.

Dette er en enkel software oppgradering fra EGPWS, og er allerede tilgjengelig fra i høst. Rullebane ulykker koster U.S airline industri 90 millioner i året.

## V-22 Update

I begynnelsen av Osprey programmet, fulgte man spennende med på denne tiltrotorgutgaven, men så har det lenge vært stille.

V-22 har nå flydd 55 000 timer, men tilgjengeligheten og vedlikeholdsprogrammet er enda langt fra forventningene sier bla.a Joint Staff i USA som ønsker å bruke luftfartøyene til Combat Search and rescue (CSAR).



Rekkevidde og hastighet er bra, men en tilgjengelighet på 59% i USA og 62 % i Irak er enda langt fra målet på 72.2%.

Man sliter med Pitch Control lagerne som skulle ha like lang levetid som resten av systemet, men disse slites allerede ut.

Engine Air Particle Separator (EAPS) har en rekke hydraulikk problemer, og man ser idag på alternative løsninger.

Kabelbunter i motor nacelle må forbedres, skitt og fuktighet fører idag til gnissing.

Kosten for å fly en V-22 er altfor dyr enda. En anslo for 2009 at prisene skulle ligge på 5362 dollar i timen, men prisen er hele 119% høyere! (11748 dollar pr. Time)

### Summary

Utstillingshallene er med årene blitt mer interessante for et bredere publikum. For teknikere og Piloter kan man nå besøke de fleste underlevereandører, enten man er interessert i avionikk, nødpeilesender, radio, hjul eller hjelmer.

Paris Airshow er Europas største flyshow, og jeg pakket fornøyd sammen sakene etter to lange dager sammen med min ypperlige fotograf Tore Mohaugen.

**Laila Veronika Østbø**  
Info NHF





# Studieplan 2010

NHF kjøper årlig inn kurstjenester fra ulike leverandører for å tilby ett flerfoldig kurstilbud for våre medlemmer og tillitsvalgte. Kursene er tilgjengelig for alle, og bestilling gjøres gjennom den lokale foreningen. Følgende oversikt viser de kurs som til nå er satt opp for 2010, men tilføyinger av andre kurs kan komme, så følg med på nettsidene ([www.nhaf.no](http://www.nhaf.no)).

## **18.-19. mars 2010**

Forhandlingsteknikk, ett to dagers kurs innen forhandlingsteknikk med hovedforeleser Annar Aasheim

## **15. april 2010**

Ferieloven, endags kurs i tolking og forståelse av ferieloven. Kursholder: Infotjenester, kurskode GF03.

## **29.-30. april 2010**

Tolking og forståelse av arbeidsmiljøloven, ett to dagers kurs med hovedfokus på arbeidsmiljøloven, arbeidsmiljørett, tariffrett, møte og forhandlingsteknikk. Forelesingene holdes av Arbeidsrettsadvokatene, kursholder: Arbeidsmiljøseneteret, Oslo

Dato ikke fastsatt! Presse og media, ett kurs som omhandler redaksjonelle prosesser og nyhetskriterieer, mediebruk, mediekontakt, intervjueteknikk, mediernes rolle og mediejus. Kursholder: Roy Hovdan

Dato ikke fastsatt! Turnusplanlegging

Dette er kurs som er plukket ut etter behov blandt våre tillatsvalgte. Er du, eller ønsker du å bli tillitsvalgt og ønsker andre typer kurs? Ta kontakt med din lokalforening, så melder de på behovet hos oss.

Er du ikke tilknyttet en lokalforening, ta kontakt med styremedlem utdanning. Kan vi ikke sette opp kurs selv, kjøper vi plass hos andre forbund.

Har dere spørsmål eller andre saker innen kursing og utdanning er det bare å kontakte styremedlem utdanning Jostein Løvendahl, og det anbefales å bruke mail: [utdanning@nhaf.no](mailto:utdanning@nhaf.no)

For NHF

**Jostein løvendahl**

**og Thorbjørn Erland**

# AEI

## Hvem er vi?



De fleste har hørt om denne organisasjonen, men ikke alle vet hva de jobber med, og hvilken rolle NHF har her. Are Kringstad er styremedlem Lover og Bestemmelser, og han har gitt oss en grei forklaring.

Aircraft Engineers International (A.E.I.) er en internasjonal flytekniker organisasjon som organiserer fagforbund, organisasjoner og enkeltmedlemmer.

A.E.I. er styrt av " executive board" som blir valgt av A.E.I. medlemmenes delegater på den årlige kongressen. Organisasjonen er upolitisk og demokratisk.

NHF betaler en årlig medlemsavgift for å være medlem av A.E.I. Organisasjonen arbeider tett opp mot EASA og utformingen av det nye regelverket. De arbeider aktivt for å demme opp mot presset fra flyindustrien mot flyteknikere.

Det er en kjent sak at store flyfabrikanter gjerne vil selge flyvemaskiner og stå for utdanning og utstedelse av kompetansebevis. A.E.I. arbeider hele tiden for å beholde de personlige Part-66 sertifikatene og for å hindre at nivået på utdanningen synker. Når EASA's regelverk blir utformet eller forandret er det såkalte " working group " som står for det. En slik gruppe er sammensatt av personer fra myndighetene, fabrikanter og interesseorganisasjoner

En slik organisasjon er nettopp A.E.I. og de har en del dyktige personer som er med i " working groups " hvor de arbeider for vårt beste.

Når en " working group " har kommet fram til et regelverkforslag blir det sendt ut som en NPA ( Notice of Proposed Amendment) og de som det angjelder kan da legge inn sine kommentarer, for eller imot, til EASA innen en tidsfrist. Når det foreligger en NPA som gjelder oss så kaller A.E.I. inn til et såkalt " ATAC meeting "( A.e.i. Technical Affairs Comite ) .

NPAen blir her gjennomgått grundig slik at de enkelte forbund blir gjort oppmerksom på en del viktige momenter som vi må være oppmerksom på når vi skal legge inn våre kommentarer til EASA. En NPA er gjerne på flere hundre sider så dette er tidkrevende arbeid.

Alle NPA's ligger på EASA sine hjemmesider. Det er også et arkiv for gamle NPA's.

AEI har også en hjemmeside som er verdt og sjekke ut: . [www.airengineers.org](http://www.airengineers.org)

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL.

Dersom du er medlem av NHF finnes det også en " indre side" som du må ha passord for å åpne. Dersom du ikke har passordet, ta kontakt med din foreningsformann.

Are Kringstad, Styremedlem Lover og Bestemmelser.

# AEI annual congress 2009

## Onsdag 23. september

AEI president Andreas Georgiades åpnet møtet kl 1430, etter at vi hadde fått en Bulgarsk lunch på hotellet. Vertskapet var Bulgarian Aircraft Engineers Association og årets kongress ble avholdt i Varna. Varna ligger ved svartehavskysten og har mye turisme, men siden kongressen var helt på slutten av sesongen var det ikke mange flyene å velge mellom så reisen ble lang og kronglete. Dessverre var det uvanlig lite deltagere i år, noe som antageligvis er et resultat av tøffere tider i luftfarten og vanskeligere økonomisk situasjon for medlemsorganisasjonene.

Møtet startet med at action items fra forrige AEI kongress ble gjennomgått. Som vanlig var det stort sett Fred Bruggemann som hadde ansvaret for utførelse av disse og som vanlig hadde han jammen klart å bli ferdig med alle.

## Secretary general report

Fred Bruggemann tok ordet og presenterte Secretary General Report. Etter kongressen i fjor startet AEI med en stor medie kampanje for å få oppmerksomhet rundt defects som ikke blir skrevet opp i ATL når luftfartøy er borte fra hjemmebase. Denne kampanjen har virket og EASA og SAFA har satt fokus på saken. EASA har nå krevd at nasjonale myndigheter sjekker historien i ATL når de er på revisjon hos flyselskapene for å avdekke om det er flere defects som er skrevet opp på vei til hjemmebase enn andre destinasjoner. Noe av dette har vi som gruppe skyld i selv siden noen teknikere oppfordrer piloter til å ikke rapportere om problemer for å få flyet hjem. Her har vi alle et ansvar og bør bli flinkere til å skape en kultur for å rapportere slik regelverket krever. Fred fortalte videre om det de hadde opplevd i TAP angående organisert dokumentforfalskning og teknikere som er truet. Denne saken tok ikke myndighetene tak i før AEI publiserte bevismaterialet på sin egen hjemmeside. Etter alt annet var prøvd var dette eneste utvei og det var EASA som kontaktet portugisiske myndigheter.

Granskningen av selskapet pågår ennå og har ytterligere forsterket fokuset på defects som ikke loggført i ATL.

I tillegg har de alvorlige flyulykkene i Europa gitt alvorlige følger for involverte teknikere og mye kan tyde på at disse ulykkene er relatert til nettopp manglende dokumentasjon av defects oppdaget på et tidligere tidspunkt. Dette gjelder spesielt ulykken i Amsterdam der flight data recorder avslørte at problemet med radar høydemåler var tidligere kjent, men ble ikke logget som foreskrevet. AEI og den lokale foreningen i Tyrkia hadde tidligere kontaktet myndighetene i landet for å advare om problemet, men de fikk ikke noe svar fra myndighetene. Oppmerksomheten ble større da ulykken hadde skjedd, men da var det for sent. I to år før ulykken hadde AEI prøvd å få Tyrkiske myndigheter til å forstå problemet og alt AEI krevde var at myndighetene skulle sjekke og så gjøre sine egne vurderinger.

Fred oppfordret videre til at ansatte går gjennom ATL historie for å telle antall defects rapportert på innbound leg sammenlignet med outbound leg. Det de har funnet så langt er svært alvorlig og entydig, men AEI er tydelige på at de ønsker enda mer bevismateriale.

En stor del av problemet er også missbruk av MEL. Det fins mange eksempler på at det blir gitt MEL release uten at det er konstatert at det er det angitte system som har feilet.

Ofte kommer feilen fra et annet system, og piloter er ikke i stand til å feilsøke for å finne det egentlige problemet. I slike tilfeller er det viktig at en tekniker vurderer feilen før luftfartøyet blir releaset ihht MEL.

AEI ønsker i fremtiden å bindes tettere til sine medlemsorganisasjoner og å bedre kommunikasjonen for å få frem hva AEI driver med. Det siste året har det blitt sendt ut to news letter som AEI ønsker tilbakemelding på. I tillegg ønsker AEI stoff fra medlemsorganisasjonene som kan publiseres.

Fred informerte om at han prøver å ha en dag på kontoret

i uka og normalt er det fredag. AEI etterlyser mer engasjement fra medlemmene og alle bidrag er velkommen.

Fred avsluttet med å fortelle om AEI policy manual som ligger på hjemmesiden.

EASA Advisory Board EAB delegat rapport

EAB er med på å angi retningen som EASA skal bevege seg. Et problem som er på agendaen er finansiering av EASA. Industrien mener at utvikling av regelverk skal betales av EU og ikke gjennom avgifter. Et annet sentralt punkt er standardisering. Tidligere bestod standardiseringskontoret av bare tre personer. Nå har standardisering fått et større fokus og organisasjonen har vokst. Selv om organisasjonen begynner å komme på plass trengs det å følge Fred større mandat til EASA for å presse lokale myndigheter til å følge standard som er vedtatt. Videre mener han også at standard som skal velges skal være den høyeste sikkerhets standard i industrien og det er ikke alltid tilfelle. AEI prøver å legge press på EASA til å bruke den høyeste standarden i industrien som mal. Nå har EAB krevd at direktørene i EASA kommer til EAB for å redegjøre for strategien de har valgt for fremtiden. Fred mener strategien er for dårlig når de på den andre siden hevder at de er et safety agency.

### Torsdag 24. September

Andreas møtet og presenterer dagens program.

Doktor Kaptein Andreas Mateou fikk omsider overta podiet for å snakke om kriminalisering av personell i luftfarten. Han har utarbeidet en studie om dette og den retter seg spesielt mot piloter og flygeledere. Imidlertid er han svært interessert i å inkludere også teknikere gjennom AEI systemet. En viktig del av denne studien er også hvordan typisk to parallelle etterforskninger påvirker hverandre etter en ulykke. Havarikommisjonen i den ene, politiet i den andre, og ofte tar politiet kontroll og beslaglegger beviser som er viktige for havarikommisjonen. Han fortalte også en del om Corporate Manslaughter Act 2007 fra UK som medfører at dersom ledelsen i selskaper har drevet selskapet på en måte som har ledet til en ulykke kan straffes.

Andreas Mateou var også svært tydelig på at det er forskjell på hva man skal si i politivhør og hva man er opplært til å si når man jobber i luftfarten. Dersom politiet blandes inn er det svært viktig å få støtte fra advokat fra første uttalelse om hva som har skjedd.

Han er også interessert at det skal etableres en internasjonal domstol hvor personell i luftfarten kan tiltales. Dette er noe som også AEI støtter. Det vil sikre at dommer og aktor er kompetente innen luftfart og det bør være et felles regelverk. Regelverket i de forskjellige EU land er per i dag svært forskjellig og det har vært eksempler på at man ikke tiltales i hjemlandet, men der ulykken skjedde og motsatt. Normalt er det landet der ulykken skjer som skal ha ansvaret for etterforskning. Australia er langt fremme for å unngå kriminalisering av personell siden de ikke publiserer hele analysen i sine ICAO annex 13 rapporter. Grunnen til det er at de er redde for at det kan danne grunnlag for tiltale.

Alt i alt var det et informativt og bra foredrag av Andreas Mateou og det vi ble fortalt viser at problemet med kriminalisering av personell i luftfarten blir et stadig større problem. Han mener at det er samfunnet og pårørende som skaper forventninger og legger press på myndigheter om at noen må stilles ansvarlig når en ulykke skjer. Andreas Mateou avsluttet til applaus.

### Regnskap

Fernando gikk gjennom regnskapet og det går nå i balanse. AEI har for øyeblikket større inntekter enn utgifter. Imidlertid har arbeidet for de som sitter i Executive Board blitt vanskeligere pga mindre fristillelse fra arbeidsgiver, og det kan det neste året øke driftsutgiftene noe. I tillegg ser AEI at reduksjoner i industrien også vil medføre reduksjon i medlemstallet, noe som igjen vil føre til reduserte inntekter. Derfor er det på nåværende tidspunkt ikke åpning for å redusere medlemskontingenten.

Presentasjon fra EASA

Standardisation issues in Europe

Francois Janvier som er ansatt i standardiseringskontoret til EASA og er stedfortreder for direktør Francesco Banal som ikke kunne komme. JAA ble avsluttet 30.06.2009

etter å ha eksistert i ca 25 år. JAA har gjort en viktig standardiseringsjobb gjennom årene men nå er oppgaven i sin helhet overtatt av EASA. Francois startet med å presentere hvordan EASA er organisert.

Francois fortalte videre om at AEI og EASA har felles interesser og jobber bra sammen. De deler AEIs bekymring rundt defects som ikke blir rapportert og loggført. I tillegg er de bekymret for missbruk av MEL og one-off authorizations. EASA har gjort en del tiltak der de pålegger NAA å spesifikt sjekke disse kjente problemene når de er på revisjon av selskaper. SAFA ser også etter disse problemene når de inspiserer 3.lands operatører, og det har vist seg at det er mange funn. SAFA blir gjennomført av de individuelle landene, men det er EASA som har utarbeidet sjekkliste som beskriver hva de skal se etter.

Når det gjelder generell standardisering i Europa har dette blitt bedre etter at de kunne sende åpne avvik de hadde mot NAA til EU kommisjonen dersom avvikene ikke ble lukket. Det kan nå i verste fall medføre at rettighetene til vedkommende NAA blir suspendert på dette området. Det kan igjen medføre at f.eks alle 145 organisasjoner i vedkommende land mister sin lisens til å drive.

Etter presentasjonen kom det mange spørsmål og kommentarer og noen la til og med frem beviser på at one-off autorisasjoner var misbrukt på det groveste. Det var tilfeller der flygere var blitt autorisert til å inspisere flyet etter lynnedslag og feilrette alvorlige flight control problemer. I tillegg kom det frem at noen flyselskaper hadde så mye som 15000 one-off autorisasjoner de siste årene og det er uhørt.

Andreas Georgiades avsluttet med en tirade av beskyldninger mot EASA om at de ikke beskytter de som rapporterer sikkerhetskritiske avvik selv om det står klart i EC 216/2008 at den som rapporterer skal beskyttes. AEI har skrevet brev om dette til EASA, men har ennå ikke fått svar og Andreas etterlyser et svar på nøyaktig hvordan EASA planlegger å beskytte individet som rapporterer om avvik. Francois lyttet til hva Andreas hadde å si, men politisk korrekt som han var, lot han være å kommentere.

Ola Blomqvist tok over og forklarte hvorfor det er så viktig at loggført. I tillegg er de bekymret for missbruk av MEL og one-off authorizations. EASA har gjort en del tiltak der de pålegger NAA å spesifikt sjekke disse kjente problemene når de er på revisjon av selskaper. SAFA ser også etter disse problemene når de inspiserer 3.lands

operatører, og det har vist seg at det er mange funn. SAFA blir gjennomført av de individuelle landene, men det er EASA som har utarbeidet sjekkliste som beskriver hva de skal se etter.

Når det gjelder generell standardisering i Europa har dette blitt bedre etter at de kunne sende åpne avvik de hadde mot NAA til EU kommisjonen dersom avvikene ikke ble lukket. Det kan nå i verste fall medføre at rettighetene til vedkommende NAA blir suspendert på dette området. Det kan igjen medføre at f.eks alle 145 organisasjoner i vedkommende land mister sin lisens til å drive.

Etter presentasjonen kom det mange spørsmål og kommentarer og noen la til og med frem beviser på at one-off autorisasjoner var misbrukt på det groveste. Det var tilfeller der flygere var blitt autorisert til å inspisere flyet etter lynnedslag og feilrette alvorlige flight control problemer. I tillegg kom det frem at noen flyselskaper hadde så mye som 15000 one-off autorisasjoner de siste årene og det er uhørt.

Andreas Georgiades avsluttet med en tirade av beskyldninger mot EASA om at de ikke beskytter de som rapporterer sikkerhetskritiske avvik selv om det står klart i EC 216/2008 at den som rapporterer skal beskyttes. AEI har skrevet brev om dette til EASA, men har ennå ikke fått svar og Andreas etterlyser et svar på nøyaktig hvordan EASA planlegger å beskytte individet som rapporterer om avvik. Francois lyttet til hva Andreas hadde å si, men politisk korrekt som han var, lot han være å kommentere.

Ola Blomqvist tok over og forklarte hvorfor det er så viktig at AEI jobber mot kriminalisering av personer i luftfarten som har gjort en feil og blir tiltalt for uaktsomt drap. Han mener dette er en sak som ikke bare styret i AEI skal jobbe med men at også medlemsorganisasjonene bør aktivt jobbe mot dette.

Det viktigste er kanskje å fremme Just Culture som ble presentert av Sidney Dekker under kongressen i fjor.

### **Fredag**

Dagen startet med workshop der gruppene skulle diskutere hvordan man kan fremme just culture på egen arbeidsplass og hos myndighetene.

### **ATAC rapporten**

Simon McVeigh, formann i ATAC, holdt et lengre foredrag om formalitetene rundt MEL og forskjellene mellom land og mellom fabrikanter. Det viste seg at det var og er mange avvik og at fabrikantenes dokumentasjon krever at man først gjør trouble shooting for så å anvende



MEL. AEI mener at MEL blir utnyttet siden det egentlig kreves at en tekniker bekrefter ved trouble shooting at det er riktig feil som releases ihht MEL. Per i dag er det mange feil som blir releaset på feil MEL item siden symptomet på feilen kan ligge i et annet system enn feilen i seg selv. I tillegg ble det advart sterkt mot å drive med C/B resetting og recycling siden fabrikantene normalt har en tekst i flight manual etc der reseting og recycling forbys.

Svein Hansen presenterte status for sin EASA arbeidsgruppe WG 21.039 som omhandler OSC. Dette er en svært viktig sak for de av oss som er sertifiserte teknikere, siden det er med på å definere kravene til den trainingen vi skal få i fremtiden. Det er sterke krefter som ønsker å få så mye som 90% av typekurset godkjent som fjernundervisning. For AEI er det helt uakseptabelt, og det er i konflikt med EASA sine retningslinjer som instruerer EASA å standardisere på den høyeste gjeldende standard.

Paul Cousin fra ALAEA i Australia holdt en kort presentasjon om status down under. Mye de holder på med er det samme som oss, og de er i full gang med å adoptere EASA regelverket. De har hatt en del problemer med at regelverket ansvarliggjør teknikeren og piloten på line, men fraskriver operatøren for ansvar. Når operatøren da er den som presser teknikere og piloter til snarveier, blir det helt feil. ALAEA er en sterk fagforening og de nøler ikke med å bruke den politiske opposisjonen for å fremme sine interesser når det gjelder flysikkerhet. Det har vist seg å være veldig effektivt og vakt stor oppmerksomhet i media.

## PR

PR avdelingen holdt en kort presentasjon av nyhetsbrevet til AEI og de ønsker at vi deler informasjon med AEI slik at det kan publiseres. Det kan vise seg å bli et viktig instrument i de saker som vi kjemper med på hjemmebane.

Så var det litt sosialt på agendaen, og vi tilbragte et par timer i buss for å besøke lokale severdigheter. Området rundt Varna har mye å by på og til middag ble vi kjørt til en liten familiedrevet restaurant i utkanten av Varna. Der vi hadde en hyggelig middag med lokal underholdning og utdeling av ros og gaver.

## Lørdag

SSCC report Robert Alway

Robert Alway er AEI sin svært viktige representant i EASA SSCC. Han åpnet med informasjon om at SSCC skal omstruktureres til møter i mindre grupper før utvalgte fra hver gruppe møtes i et samlet møte dagen etter. Robert var usikker på hvordan dette ville slå ut for AEI, men argu mentasjonen fra EASA er at det er vanskelig å ha diskusjoner i så store grupper som SSCC har vært. Robert fortsatte videre med å presentere mentasjonen fra EASA er at det er vanskelig å ha diskusjoner i så store grupper som SSCC har vært. Robert fortsatte videre med å presentere arbeidsgruppene AEI har deltatt i og deltar i for øyeblikket før han gikk over til å beskrive hvordan arbeidet i gruppene foregår. Han hadde også en mengde eksempler på hvordan AEI har klart å stanse forsøkene fra AEA til å utvanne teknikersertifikatet gjennom små og tilsynelatende uskyldige regelverksendringer. AEA lobber også mye i Brussel for å påvirke beslutningene til EU kommisjonen etter at EASA har oversendt den ferdige innstillingen fra Arbeidsgruppen. Et problem som har dukket opp nå er grenseoppgangen mellom part 145 og part M. Noen part M subpart G organisasjoner som ikke er knyttet til en 145 organisasjon med annet enn en kontrakt, har begynt å «fjernrelease» fly fra vedlikehold og det er en utvikling som etter AEIs mening må stoppes umiddelbart.

Diverse working groups presenterte innholdet og progresjon.

Valg ble på slutten av dagen avholdt ved akklamasjon.

Møtet ble avsluttet kl 1600



# Solakonferansen 2009

**Solakonferansen ble avholdt på Sola airport hotell, 1-2. Sept. 2009. NHF stilte med to staute karer til å ta imot både informasjon, lærdom, og fast og flytende føde. En tøff jobb, utført av Eivind Elvatun og Øyvind Strøm.**

Solakonferansen ble åpnet av styreleder Tor H. Strand. Han uttrykte bekymring for økonomien i luftfarten og luftfartens rammebetingelser. Videre takket han sponsorene for å muliggjøre denne 23. Solakonferansen, og kunne og annonsere at det jobbes med å formalisere samarbeidet med universitetet i Stavanger i løpet av det neste året. Han gav ordet videre til Håkon Rege, ordfører i Sola Kommune foretok den offisielle åpningen av konferansen. Fine ord om Stavanger Lufthavns betydning for regionen og næringslivet. Stavanger Lufthavn er en viktig nerve i regionen. Han er videre opptatt av forutsigbarhet for lufthavnen og næringen, og ønsker deltakerne lykke til med konferansen.

Neste punkt var utdeling av Solakonferansens sikkerhets pris. Den ble tildelt Knut Lande for sitt virke og bidrag til luftfarten, og sikkerhetsarbeide. Sverre Quale, adm.dir i Avinor var første foredragsholder, og snakket om avinors økonomiske utfordringer. Der er ventet rundt 5% trafikknedgang i år. Mens en venter en videre vekst på 2-4% årlig når vi kommer ut av finanskrisen. Avinor Består av 3 hovedområder. -lufthavndrift, av 16 flyplasser i stamrutenettet og 29 regionale lufthavner. Over 2000 ansatte. - Flysikringstjenesten, kontrolltårn, og navigasjonstjenesten. Ca. 1000 årsverk -kommersiell drift, hoteller, parkering, taxfree handel, servering og shopping. Er og en stor og viktig del for avinor. Mye av inntektene kommer herfra. Alle som har parkert eller spist på en flyplass skjønner jo at dette må være god butikk. Men hvorfor avinor skal drive med hoteldrift synes undertegnede er litt rart.

Avinor har kapasitetsproblemer på de største lufthavnene, etterslep på nødvendige investeringer og utstyr, gir sprenget kapasitet i rushtidene. Security utgjør en stor kostnad etter hvert. På hver billett på norske lufthavner utgjør nå ca. 120

kr av avgiftene security.

Avinor har pr. nå over 11mrd. i gjeld som og skal betjenes.

Et positivt lyspunkt var at avinor nettopp var kåret av eurocontrol til å ha europas beste sikkerhetskultur.

Neste mann ut var Ola H. Strand, adm.dir. i SAS. Han kunne fortelle at SAS Norge den 1.oktober drar til Bodø og leverer inn AOC'en sin. SAS Norge avvikles og SAS blir et felles skandinavisk selskap med en ledelse. SAS er særdeles missfornøyde med rammebetingelsene i Norge. Vei og jernbane får veldig mye oppmerksomhet i forhold til luftfart. Forslag fra avinor om en avgiftsøkning på 4% neste år er helt uakseptabelt. Luftfart er det dominerende offentlige transportmiddel i Norge. 50% av all reising foregår med fly. Eneste reelle konkurrent på de fleste strekninger er privatbil. SAS ser for seg en konsolidering i bransjen de neste åra. Synergiene og effektene av frivillige allianser som for eksempel. Staralliance, er for lengst tatt ut, og neste utvikling tror han vil være en konsolidering av bransjen, og tror SAS i fremtiden vil være en del av et stort og sterkt luftfartsforetak. Men han unnlot å nevne noe om hvem som skal kjøpe SAS.

Han etterlyste like forhold og betingelser både nasjonalt og globalt. Mer kostnadseffektiv infrastruktur. Og mer fokus og hensyn til luftfarten i nasjonal transportplan. Det viktigste dog, er en endring a v dagens system med kryssubsidiering av norske lufthavner . Overskuddet på de 4 største lufthavnene, som er rene pengemaskinene, vil ikke være nok til å finansiere alle landets lufthavner med nye krav og standarder.

Så var det svenskens tur. Dag Lundval, direktør ved luftfartsverket i Sverige malte et ikke altfor optimistisk bilde av situasjonen i Sverige. Snakket om total mangel på mål og fremtidsvisjoner for luftfarten. Store deler av Sverige er praktisk talt i ferd med å stenge, og innenrikstrafikken går stadig ned pga. dette.

Geir Pollestad (SP) statssekretær i samferdselsdepartementet kom 2 timer forsinket. Valgkampen krever sitt, og prioriteringen av luftfarten var allerede synlig. Det eneste han kunne si til aktørenes kritikk av avgifter, var at balanseringen var krevende.....

Gikk raskt gjennom forskjellige temaer i talen sin. Godt med på internasjonale arenaer. Sikkerhet, nullvisjon, passet på å nevne at avinor var hyllert som ”best i test” av eurokontroll . Miljø, innrømmer at luftfarten er en del av kollektivtrafikken. 2% av utslippene er fra luftfarten og dette må ned. Ønsker seg kanskje miljødifferensierte avgifter. Så til, så til, .... Synes talen bærer preg av at dette har han ikke skrevet selv. Raper kjapt over mye, og driver litt valgkamp, og svarer ikke på noe særlig og sier lite konkret. Det er lett å si at vi jobber for en utvikling i riktig retning, når han ikke vil si noe om hvilken retning det er.

Det var klart for en paneldebatt, i panelet satt Geir Pollestad (SP), Torbjørn Lothe, NHO, Ola H. Strand, SAS, og Sverre Quale, Avinor. Lothe åpnet og kom med harde utfall mot politikken på næringsområdet. Særnorske avgifter, konkurransevridene ordninger mellom transportmidlene og mellom næringene. Pollestad svarte bare svada og jada, på det meste. Svarte som en god politiker uten å si noe. Resten av debatten fortonet seg på samme måte. Spørsmål uten svar. Ikke det mest interessante.

Neste tema var straff vs. Flysikkerhet. Helge Anonsen, leder norsk flygerforbund, fortalte litt om just culture. Det er etter hvert en godt innarbeid standard, men det er lang vei igjen før alle land og aktører vil etterleve prinsippene i just culture. Det er kort fortalt at Det ikke skal være straff for handlinger, vurderinger, og unnlater i tråd med erfaring og trening. Men grove unnlater, skader gjort med forsett og destruktive handlinger skal selvfølgelig straffes.

Det er et problem at media og samfunnet leter etter en syndebykk når noe skjer. Politiet som gjør sine etterforskninger har ikke kompetanse innen luftfart. Det er særlig piloter, flygeledere, og teknikere som er utsatt. Anonsen uttrykker seg skeptisk til rettsikkerheten innen luftfarten. Roger Holm, avdelingsdirektør i statens havarikommissjon for transport, fulgte opp i samme spor. Og uttrykte at just culture er noe unikt , positivt og riktig i luftfarten. Og andre bransje er missunnelige på det luftfarten har fått til her. Viste og til ICAO Annex 13, 3-1 der det står om prinsippet for en etterforskning; The sole objective of the investigation of an accident or incident , shall be

the prevention of accidents and incidents, It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

Lunsj er alltid populært etter timevis med forelesninger.....det var det også nå. Etter lunsj var det utdanning og etterutdanning av piloter som sto på programmet. Stig Larsen og Monica Martinussen fra universitetet i Tromsø, som nå tilbyr Batchlor grad i aviation, trafikkflyver utdanning. Diskuterte litt rundt om det er riktig å legge flygerutdanningen til universitetet, og betydningen av forskning og internasjonal deltakelse her. Både for å bidra, og for å kunne nyttegjøre seg av forskningsresultater. Rektor fra Lund universitet i Sverige var også tilstede, de samarbeider om utdannelsen med Tromsø, og all praksis fra begge skolene foregår i Lund, Sverige. Og også flygesjef i Norwegian fortalte litt om hva de ønsker av flygere.

Resten av dagen var det miljø som sto på dagsordenen. Statens forurensingstilsyn, v. Alice Gaustad fortalte litt om luftfartens klimautfordringer. Luftfarten står for 1,7% av CO<sub>2</sub> utslippet. Norge må redusere sine klimautslipp med 70-85% innen 2050, for å unngå at temperaturen stiger mer enn 2 grader.

Videre fortalte Mrs. Inka Pieter litt om hvordan KLM har fokus på miljøet med forskjellig resirkulering og gjenbruk. De har klart å redusere sine utslipp betraktelig, her er god flightplaning viktig. På langrutene øker forbruket med 300 kg, dersom en tar med 1 tonn for mye drivstoff. En har og redusert speed for å redusere forbruket.

Norwegians, Daniel Skjeldam, var og på banen og reklamerte litt. Han sa den viktigste måten å redusere utslippene på , er utskifting av flyparken til nye mer miljøvennlige flytyper.

Da var programmet for dag 1 over, og en kunne gå løs på middagen. Det var drø v.journalist Sveinung Bendiksen, og godt humør blant deltakerne.

Onsdag Begynte med human factors. Nick McDonald fra Aviation psychology reasearch group, ved Trinity college i Dublin, holdt et innlegg kalt “The human role in aviation. Snakker om nye utfordringer innenfor Human Factors. Organisasjonsmessige endringer, utvikling og endringer av systemer i operasjon og vedlikehold. Presenterer et pågående arbeid i EU kalt Hilas, human integration in the lifecycle of aviation systems. Mye høytflyvende spørsmål, langt færre svar. Vanskelig å skjønne hvor han vil. Det er et arbeide som foregår i tett samarbeid

med industrien. SAS er et av selskapene som deltar i dette arbeidet, og Morten Ydalus fra SAS kom for å fortelle / forklare mer om dette arbeidet, fra SAS's synspunkt. SAS har på bakgrunn av arbeidet og resultatene her endret sitt safety management system, for å implementere "best praksis". En har fått muligheten til å sammenligne seg med flere andre selskaper for å optimalisere seg. Dette har bla. Gjort SAS mye bedre på turnarounds og regularitet. Også på andre områder i organisasjonen har en sammenlignet seg med andre deltakere i prosjektet og kunnet endre seg der etter.

Neste punkt på agendaen var redningshelikoptre. Kjell Jacob Johannessen fra justis og politidepartementet orienterte om saken. Han viste litt om status i dag, hos 330 skv. Oppdragene de utfører er søk og redning. Og ambulans oppdrag. Over halvparten av alle oppdrag er ambulans. De har de siste åra lligget på et timeuttak rundt 4000, men ser i år ut til å lande på rundt 4500 timer. Denne økningen kan ha en sammenheng med endringen til 15.min beredskap.

Det som er viktigst for regjeringen er å sikre at vi får best mulige helikoptre, som kan redde flest mulig mennesker, til en akseptabel pris. (Knut Storberget). Det legges opp til en åpen, fair play, anbuds-konkurranse, og alle regler for offentlige kjøp vil bli fulgt. Prosessen legger ikke opp til noen form for gjennkjøpsavtaler.

Da regjeringen avsto fra å benytte opsjonen på NH90, skal saken nå behandles etter reglene for offentlige kjøp.

Det skal først gjøres en konseptstudie. Behovsanalyser, strategier, overordnede krav, osv. skal kartlegges. Når denne konseptstudien er klar, noe den snart er, skal den behandles politisk hos regjeringen. Videre er neste skritt å se på anskaffelses løsning. Også en lang prosess. Disse prosessene skal på høring i div. departement, det skal kvalitetsikres av eksterne. Vi fikk i det hele skissert en vei mot målet, som viser at dette tar tid, årevis. Så en ting er helt klart. Vi får ikke noen avklaring i redningshelikopter sake på lenge, det ligger år frem i tid. Det kom spørsmål fra salen, om kjøpene av transportfly og jagerfly også hadde måttet gå gjennom slike tidkrevende lange prosesser. Svaret på det var ja.

Neste mann ut var Phil Hanson, Head of Aviation, UK maritime and coastguard agency. Han presenterte

SAR tjenesten I UK. 12 baser, 6 drevet av Royal Air Force, 2 drevet av Royal Navy, og 4 sivile. De millitære basene er utstyrt med sea-kings, mens 2 sivile har S-92, og 2 har AW139. Redningstjenesten er i en interimperiode akkurat nå. Og skal på sikt over til nye typer, da sea king skal fases ut. Det vil og bli sivilt drevet redningstjeneste. Han var klinkende klar på at redningstjeneste var et område militæret ikke hadde noe med. De skal holde seg på slagmarken. Det vil imidlertid være litt militær deltakelse også i fremtiden. For å lære opp og trene militært personell, for oppgaver innen militæret. Men driften skal være sivil.

De har valgt 2 forskjellige typer, da utfordringene i de forskjellige områdene er forskjellige. I nord har de lange avstander og tøffe værforhold. Mens i sør er det korte avstander, og en annen type tjeneste. I nord er det gjerne nødstedte langt til havs. I sør er det lystfartøyer nær kysten, og pappa som har sovnet på luftmadrassen som er den vanligste operasjonen. Der er i UK krav om å nå alle høyrisiko områder innen 1 time, og 75% av medium risiko områdene innen en time.

Nytt tema, og Heine Richardsen, luftfartsdirektør i luftfartstilsynet, snakket om sikkerhetskonsekvenser ved endrede rammebetingelser. Luftfartstilsynet har nå 170 ansatte med høy-høy kompetanse kunne han fortelle. Men lite penger.

Det har vært en utflating i reduksjonen i ulykker og incidents i verden, i Europa, og i Norge kunne han fortelle. I noen områder til og med en økning. Det gjaldt bla europa, og Norge. Studier på dette i UK peker mot manglende eller utdatert trening og opplæring på teknisk. Mangelfull human factors trening, og og for dårlig trening av flygeledere og piloter. Det må sees på sertifiserings bestemmelsene for disse gruppene. Og det vil kreve en europeisk samhandling for å snu denne trenden. Myndighetene vil ikke akseptere at finanskrisen får noen konsekvenser for sikkerheten. Kompetanse koster, og det er ingen salderingspost. Det er selskapenes ansvar å ivareta og prioritere sikkerhet i sin daglige drift.

Konferansen ble avsluttet ved Marit Boyesen fra Universitetet i Stavanger, som kunne bekrefte Strand's ord fra åpningen av konferansen, at en ønsker å inngå et mer formelt samarbeid mellom Solakonferansen og UIS.

**For NHF  
Øyvind Strøm**

# Beredskapskonferansen

Konferansen er ny av året, og man håper at dette kan bli en arena å samle bransjen for nasjonal og internasjonal erfaringsutveksling og samarbeide om sikkerhet og beredskap med fokus på offshore og annen maritim relatert virksomhet.

Det har vært stor interesse for denne konferansen fra helikopterleverandører, operatører og ikke minst brukere av helikoptertjenester og forsvaret, spesielt i anledning anskaffelsen av nytt redningshelikopter. Det var hele 150 påmeldte til den første beredskapskonferansen.

Ideen til konferansen kom igang 4-5 år siden med initiativ fra Industri og Energi. Man ønsker at dette skal bli en årlig konferanse med beredskap som tema, men med ulike emner på agendaen.

Ordføreren ønsket velkommen til Stavanger, og ytret stor tro på konferansen fremover.

Kommunal og Regional minister Mangnhild Meltveit Kleppa åpnet deretter konferansen. Hun la vekt på at man ofte tar beredskapen litt for lett, noe Full City ulykken er bevis på. Kleppa sa også at hun med spenning følger utviklingen om etableringen til et nytt treningssenter i området.

Ministeren avsluttet med å si at denne konferansen er et viktig bidrag i beredskapen fremover.

Kåre Isaksen Willoch fortsette med å snakke om den nasjonale beredskapen i en internasjonalt sammenheng. Han understreket at all denne skremselfpropagandaen om alle farene rundt oss, ikke må få bort fokuset på at vi faktisk aldri noengang har vært så trygge som nå! Man må ikke la frykten ta oss. En strøm av unødvendige ulykker og hendelser minner oss om at vi må tenke beredskap.

Globaliseringen har ført til at risikoen endres mye raskere enn før, den sprer seg i teknologisk hastighet. Terroristene har fått langt større suksess i den vestlige verden enn noen kunne drømme om ved at de har fått svekket livskvaliteten til alle som går rundt og er redde.

Årsaken til terrorismen som man legger frem som et muslimsk begrep er feil. Terrorismen er urgammel og startet av de kristne for lang tid tilbake. Dette er glemt. Se bare i Kenya, da britenes uvilje til å lytte, skapte mao mao geriljaen.

Hvilke virkemidler har så dagens virkemidler?

Selvmoordbomberne er det veste vi vet. Bombeaksjoner og væpnede aksjoner er flere. Å slå til mot land før beredskapen er på plass er jo glimrende. Brudd på telenett har vist oss hvor lett det fremdeles er for noen å slå til i Norge.

Nødnettet som er på vei er et bra tegn på beredskapstenking, men man må også tenke at teknologien er så rask at nødnettet kan være sårbart bare 2-3 år etterpå.

Hva kommer terrorismen av? Religion som mange tror er feil. Fornedrelse og undertrykkelse er årsaken, så bruker man religionen som en fasade. Norge er store på energiproduksjon, vi er aktive i Afghanistan, noen som kan føre til aksjoner mot soldatenes hjemland.

Sikkerhetssystemet vårt har så stor kapasitet at det kan overvåke 5-6 objekter samtidig.

I den elektroniske revolusjonen vi er inne i, hvor man tidligere hadde mennesker som viderefremmet reaksjoner videre, ser man nå at man idag har systemer som gjør inngrep uten at noen vet om det. Det være seg stanse forsyninger, betalinger, transport eller andre ting.

Datasystemer er en del av infrastrukturen. Hvem har eiendomsretten til denne? Den vestlige verden har alltid hatt fri tilgang til å kjøpe næringsvirksomhet. Når kineserne så kommer på banen, kaller man det et beredskapsproblem. Det må være nasjonalt eierskap på infrastruktur.

Klimaforandringene er her, selv om noen påstår at disse ikke er menneskeskapt. Man må derfor forberede seg på at man må gjøre noe med dette. Ikke for å løse problemer vi hadde igår, men for morgendagens problemer.

Skal man møte morgendagens utfordringer, nytter det ikke at hver lille kommune skal lage sin egen beredskap, man må samles for å være store og sterke.

Tidligere hadde man lager av alle mulige slag overalt. Slik er det ikke idag. Man har bygget opp en overveldende sårbarhet. Man er avhengig av at slike forsyninger kommer utenfra. (eksempel matforsyninger) Man bør kanskje begrense kommunenes selvrådrett i forbindelse med nedbyggelsen av matjord.

Man vinner vanligvis ikke velgere på å satse på vedlikehold.

Hvordan kan man sende ut rustholker med ødeleggende olje? Noe er fundamentalt feil. Utilstrekkelig varsling er også uakseptabelt. Enkelte næringsinteresser har alt for stor innflytelse.

Spredningen av ansvar må en også komme inn på. Det blir dermed pulverisert. Man ender da med at ingen griper inn og forebygger. Man må kun ha ett departement som har det overordnede ansvaret, og som kan ta ansvar om det går galt. Dette departementet må ikke ha noe annet å gjøre.

Willoch avsluttet med et ordtak: "Det gjelder å se etterpåklokkskapen på forhånd!"

Prof. Jan Erik Vinnem "Beredskap på norsk sokkel"

Vært med å utredet en rapport: "Er beredskapen for personell på sokkelen god nok? Formålet:

- å avklare styrker og svakheter i beredskap offshore i et MTO perspektiv. (Menneske, Teknologi; organisasjon)
- Måle effektiviteten av utførte forbedringer de siste 10 år

Basis for vurdering:

- Ingen storulykker på norsk sokkel (tar ikke med helikopterulykker) etter 1985
- Ingen antente prosess/rørledningslekkasjer etter 1992

Når kan en forvente at en storulykke?

Sannsynlighetsberegninger sier at vi må ha en beredskap. En vet aldri når den inntreffer. Mangel på risikoforståelse er en ting en ser er den største utfordringen nasjonalt.

Vinnem gjennomgikk et par ulykker internasjonalt, og det viser seg at menneske og organisasjon – forhold var årsakene. Mangel på prosedyrer og kompetanse var hovedårsakene. Myte at antall personer på innretninger reduseres? Er det derfor beredskapen er dårligere? Man ser at fra år 2000, har antallet en svak men rimelig kler økning av personell.

Man ser at det er kontraktansatte som øker mest, iforhold til operatøransatte. En har også sett på alderssammensetningen av innsatslagene på innretningene. 80-85 prosent er mellom 51 og 60 år! Dette burde vært annerledes.

Ambulanseoppdrag, pr helikopter i uka er i gjennomsnitt 10 pr uke og 10 timer i uka. 23% er røde oppdrag. (livstruende oppdrag). Dette utgjør ca. Et rødt oppdrag i uka.

En spørreundersøkelse for litt over et år siden, viser at ca 42 % er helt enig i at ulykkesberedskapen er god, 36% er delvis enige. Trenden i undersøkelsen som er tatt siden 2001, viser at gjennomsnittet er mer og mer enig i at beredskapen er god. Forbedringer de siste 10 årene:

- Områdeberedskap
- MOB beredskap (mann over bord)
- Livbåter
- Overlevingsdrakter

Evakueringsstrømper- en har aldri hatt reelle tilfeller der man har prøvd ut disse systemene.

SAR- Søk og Redningshelikopter:

Få begrensninger når det gjelder å redde folk i sjø. Å få disse helikopterene ut i nordsjøen er noe av det beste som er skjedd med beredskapen. MOB-båter er alternativet om helikopteret ikke kan brukes. Bedre dekning av SAR er en klar forbedring mener professoren. Konklusjonen er at en bør ha mer SAR helikoptere offshore. Dette bør være kortsiktige mål.

- Overvåking av passerende skip bør være obligatorisk i Norskehavet og Barentshavet utifra miljørisiko.
- Kravet på responstid idag er at 21 skal kunne redde innen 120 minutter, forutsatt at en har redningsdrakter som holder liv i dem.
- Ny generasjon av beredskapsfartøy: Stor rekkevidde, forbedrede søkeegenskaper, alle nye bør bygges i en slik standard.

### ER BEREDSKAPEN GOD NOK?

Ja, men en bør ikke ha en varierende praksis som idag...det er ulike nivå på forskjellige steder.

Kan beredskapen reduseres? Forebygging skal prioriteres! Mange nesten-ulykker, og dette har vært økende de siste 5 årene.

Beredskapen må opprettholdes på dagens nivå i all overskuelig fremtid!

Organisering og drift av redningshelikoptertjenesten offshore  
Ved Erik Hamremo, OLF

**Litt historie**

- Kielland ulykken 1980
- Ekofisk først med Bell 212 for offshore fra 1981
- Statfjord B med Bell 212 1984/85
- Opptrapping til områdeberedskap som idag
- Heidrun og Oseberg me L1 2002- AWSAR
- SAR ulykke: Bell 214 ST Alden 1990

**Definert Fare og Ulykkessituasjon (DFU)**

1. DFU 2 maks 120 minutter
2. DFU 7 maks 3 timer til sykehus (medisinsk evakuering)

Crew på SAR helikopterne idag: 2 piloter, 1 heisoperatør, 1 redningsmann, 1 SAR sykepleier. Man knytter til legepersonell ved behov. Kompetansen er for det meste erfaring fra statlige redningstjeneste.

**HAMMERFEST**

- Bristow Norway med StatoilHydro og ENI
- Dekker boring i nordområdene, men kan benyttes andre steder ved behov
- H24 beredskap med 1 times responstid, men 15 min ifm alle tilbringerflyginger
- Benytter enb Puma L1 limsar idag, men bytter ut til EC 225 AWSAR fra sommeren 2010.

**HEIDRUN**

- CHC Norway Statoil Hydro
- Dekker Helten /Nordland 65 NM fra Heidrun
- Puma L1 AWSAR med avising
- H24 med 15/24 min responstid
- 21 nødtstette med 1 løft
- Hangar som krever folding av 2 blader
- Ikke skyttel

**STATFJORD B**

- CHC med statoilHydro
- Dekker Tampen med 75 NM fra base
- Benytter EC 225 AWSAR
- Omfigurering til SAR iløpet av 10 min
- Hastighet 150 knop
- Garasje som krever folding av 4 blader

**OSEBERG**

- CHC med StatoilHydro
- Dekker Troll
- AWSAR Super Puma L1 (1/4-2010- EC 225 AWSAR)

**SAR BASE MILLER**

- Bond Helicopter i kontrakt med BP (StstoilHydro har igjen kontrakt med BP)
- Benyttes til å styrke beredskapen i Slepner/Heimdal området
- Benytter nå en Super Puma L2 AWSAR

**EKOSFISK**

- CHC kontrakt med Conocophillips
- Dekker Ekofisk Vallhall- dekker hele sørfeltet
- 1 stk Super Puma L1 AWSAR, backup, 1 stk Super Puma L1 LIMSAR
- H24 med 15/30 min responstid
- Hangar som krever folding av 2 blader

Det er Ca 250 ambulanseoppdrag i året på norsk sokkel. Hjerte og kar sykdommer er vanligste årsak, med mage og nervesykdommer som etterfølgende.

**Kvalitetssikring**

- Trening
- Rapporter
- Faglig årlig verifikasjon av kvaliteten
- Egne alarmøvelser
- Interne og eksterne kvalitetsrevisjoner
- Gjennom øvelser

**Utfordringer**

- Været
- hangar (folding av blader)
- Skip/helidekk landinger
- Manglende garanti for redning

**Forbedringsområder:**

- Hjelpemidler og trening for flyging i kystnære områder og over land
- Nattbriller (NVG)

- Landstasjonering av flere offshorebaser
- Standardisering og oppdatering av kriteriene.

### REDNINGSHELIKOPTERTJENESTEN 330 SKVADRONEN

Ved Skvadronsjef Svein Tore Pettersen

Justisdepartementet eier redningshelikopterene. De er ansvarlige for redningstjenesten og innkjøp av nye helikopter. Forsvarsdepartementet har driftsansvar for SeaKing helikopteret og ansvaret for utdanning av personell. Helse og Omsorgsdepartementet er ansvarlig for medisinsk utstyr og utdanning av legene som er ombord.

#### 330 SKVADRONEN I DAG

- 5 faste baser med hjemmevakt
- Florø detasjement
- 21 crew
- 12 SeaKing

Hovedredningssentralen i Nord eller Sør gir oppdrag til tjenesten.

Det er nesten en tredobling på søk og redningsoppdrag på de siste 10 årene.

#### TYPER OPPDRAG

- Søk og redning på hav og lland
- Ambulanseflyging på hav og land
- Katastrofehjelp
- Transport ifm brann på skip/installasjoner
- Støtte til slukking av brann (utstyr etc)
- Forberedende redningstjeneste
- Oppdrag gitt av forsvaret
- Oppdrag for forsvarets spesialkommando
- 4 hovedkategorier for oppdrag:
  - Søk
  - Sjø-redning
  - Fjellredning ( i samtrening med fjellklatregrupper)
  - Ambulanse

#### HVA HAR SKJEDD SIDEN 1972?

- 28700 SAR og ambulanseoppdrag

- 25 000 mennesker assistert/reddet
- Over 144 000 timer fløyet
- Aldri mistet egne eller hatt alvorlig skadde under oppdrag!

Det er nesten en tredobling på søk og redningsoppdrag på de siste 10 årene.

#### Kapasitet

- 200NM, 20 min "on station"
- Inntil 20 overlevende
- Inntill 6 bårpasienter
- 6 stk crew
- Inntill 5 timer i luften
- HIFR kapasitet
- 2005/2006 NVG alle baser

#### Hvorfor militær operatør?

- Fordi dette erkjernevirksomhet for landets sikkerhet
- Viktig del av suverenitetshevdelsen på kontinentalsokkelen
- Vedtatt av stortinget
- 37 års erfaring
- Selektert personell i alle ledd
- Treningskultur- gir kvalitet
- Streng kvalitetssikring
- Militært regelverk- større fleksibilitet
- Ingen økonomiske motiver
- Militær organisasjon i ryggen

#### 330 skvadronen sin oppfatning av nye helikopter:

- Utskiftning 2005-5008 –vedtatt av stortinget
- Omfattende byråkratisk prosess
- Uklart/endret mandat for prosjektet?
- Ta hensyn til 37 års erfaring?
- ensidig fokusering på rekkevide
- mangledne fokus på landops
- store scenarier er lik flere ressurser

- Mange hensyn og agendaer
- Helhet ves særinteresser



- Fakta: betydelige fosinkelser.

Seaking til 2020 og litt til? Helikopterne krever med vedlikehold, og mye en skulle ha gjort tidligere, er ikke gjort fordi en SKULLE jo bytte dem ut. Kan en få lavere beredskapsstall som en konsekvens av dette?

Den nasjonale redningshelikoptertjenesten  
Av Terje Moland Pedersen, Justisdepartementet

Skagerak ulykken 1966. Ulykkespåskan i 1967

Før pause, delte man ut konferansens første beredskapspris.

Generalløytnant Wilhelm Mohr er født i 1917. Som ung gymnasiast tilbrakte han sommerferiene på Skjold ved Bergen som vaske- og smøregutt hos Widerøe, og interessen for teknologi og flygning ble vakt. Etter eksamen artium, fulgte Hærens Flygeskole (1936 – 37) og Krigsskolen (1937 – 39).

I 1960 – årene engasjerte han seg sterkt i å utbedre flysikkerheten i Luftforsvaret. Dette hadde gjenomgående vært en hjertesak for ham og ble blant annet aktualisert ved flere ulykker med jagerflyet F86F Sabre. I 1969 gikk Mohr til NATOs Nordkommando på Kolsås som nestkommanderende og sjef for NATOs flystyrker i Nord – Europa. Hans siste tjenestestilling var som Direktør ved Forsvarets høgskole.

Mohr var formann i havarikommisjonen i 12 år.

Generalløytnant Mohr (?) (1937-første redningsoppdrag i Norge)

1. Beredskapspris. (92 år)

## FULL CITY

Johan Marius Ly

Kystverket er et rådgivende og utøvende organ for Fiskeri og kystdepartementet.

Beredskapsavdeling for akutt forurensing. Ca en grunnstøting i uka.

Fornyelse av oljevernustyr

Kurs, trening og øvelser. Ca et kurs ukentlig

Grunnstøting 31.07.09 på Såstein syd av Langesund

- Panama registrert
- 167 meter 15878 brt
- Totalt ca 1113 kubikkmeter ombord
- Brevik VTS meldte 31.07.klokka 00.50

Evaluerer kommer senere men:

- Dette er ingen katastrofe
- Innsats i akuttfasen. Heimevernet ikke brukt siden 70 tallet
- Fokus på håndtering av oljevaske vilt. Ikke kystverkets ansvar
- Kommet mange innspill om beredskap

Innovasjon og utviklingspris. Karlsen delte ut konferansens 2. Pris

- vann, sand ,snø ,land farkost .bygger prototyper. Morten og Sveinung

Multipurpose fartøy. Modell i 1:10 laget og testet. Full skala målet i 2010.

Team Innovation Trondheim

DAG 2

Redningstjenesten i Nord

Ved Tore Hognset fra HRS (Hovedredningssentralen) Nord

- Samvirke av offentlige etater, frivillige org og private selskaper med egnede ressurser
- Koordinering- omfatter alle typer redning-sjø, luft og land
- Ledes av hovedredningssentraler
- Skal berge og sikre liv- ikke materiell

Politi og justisdepartementet er øverste leder, med de to hovedsentralene i nord og sør. Under dem ligger 28 LRS- Lokale redningssentraler (en for hvert politidistrikt)  
Hva kjennetegner Nordområdene?

- Arktiske områder
- Store landområder
- Lite befolkning
- Lange avstander
- Mye fiske og oljeindustri
- Transport og frakt

Nordområdene gir utfordringer:

- Dårlige lysforhold
- Ekstreme værforhold
- Pakkis, drivis, isfjell
- Få SAR ressurser sammelignet med sørområdene
- Store avstander mellom sivilisasjoner( sykehus, infrastrukturetc)
- Kommunikasjonsutfordringer

Når Nøden truer:

- Nød-situasjon-Hvor-Hva- Hvem
- GMDSS (Vhf/MF7HF)- radiodekning? Satelitdekning?
- Nødpeilesendere (ELT/PLB mm)

#### UTFORDRINGER VED ARBEID OG BEREDSKAP I ARKTISK MILJØ

- Geografisk store avstander
- Liten trafikk
- Klima-ising er største problemet

Arvid P gjennomgikk viktigheten av å være beredt på hvordan en skal kle seg ved sterk kulde, og hva som skjer med kroppen hvis en ikke gjør dette.

Når en faller i sjøen/vannet, skjer følgende faser:

- Initielt kuldesjokk 0-3 min
- Hemmet muskelfunksjon/koordinering (3-30 min)
- Hypertermi (etter mer enn 30 min)
- Postimmersjon (under og etter redning)

Tiltak for å øke sjansene for å overleve:

- Forbedret personlig utstyr
- Økt kunnskap å trening om hvordan en selv kan overleve.
- Effektivisering av redningsoperasjonene
- Bedre etterbehandling av de som er reddet

Beredskapsutfordringene i Nord:

GOLIAT feltet (85 km nordøst for hammerfest) Eni Norge 65% og Statoil Hydro 35%

- Bygging og konstruksjon 2010-2013
- 22 brønner (11 produsjonsbrønner)
- 28mill S kubikkmeter over 15 år.

Utfordringene

- Klima-beskytte mennesker og utstyr
- Begrense utslipp
- Subartisk klima, med potensiell for ising og polare lavtrykk (ca 3 per år)
- Mørketid
- Mange ressurser i havet som skal beskyttes
- Rammevilkår og forventninger i Barentshavet

#### OLJEVERNBEREDSKAPEN

- Effekten av beredskapen skal ikke være dårligere enn andre steder på norsk sokkel.
- Det er laget risiko og beredskapsanalyser av en tredjepart som viser at miljørisikoen er lav.
- Vil bruke allerede etablerte beredskapsstrukturer sammen med å samarbeide med kystverket og lokalsamfunnet (fiskefartøyer etc)
- Oljeegenskapene på feltet er kjent, og de er lettflytende og lette å samle sammen. De er dispergerbare.
- Det er laget detaljerte beredskapsplaner
- Opplæring innen oljevernberedskap i alle ledd med øvelser i mørketiden.
- 500 mill NOK er investert i utstyr og opplæring

#### DET NORSKE LIVBÅTPROSJEKTET-UNIKT I VERDENSSAMMENHENG

Av Per Otto Selnes, Industri og Energi  
Hvorfor er frittfallbåter best?

- Sjøsetting er enklere og hurtigere-ikke behov for vinsj.
- Ingen krokproblemer
- Ingen dinglede kroker
- Automatisk fremdrift i sjøen pga fallet

Trygt å bruke fordi:

- Kjenner alle svakheter
- Modifiserte båter
- Operasjonelle tiltak

Laila Veronika Østbø  
Info NHF

# EVENTS 2010



Her er noe av konferansene som vil finne sted i 2010.

NHF sender selvfølgelig deltagere der vi har mulighet, slik at vi kan oppdatere medlemmer med nytt i bransjen vår. Noen datoer er fastsatt, andre kommer etterhvert.

Referater fra konferanser og fora vi deltar i, blir fortløpende lagt ut på hjemmesidene våre [www.nhaf.no](http://www.nhaf.no) så her er det bare å følge med folkens!

Årets første konferanse var Luftfartskonferansen i Bodø, hvor NHF desverre ikke kunne stille. Dette er en årlig konferanse som arrangeres av Luftfartstilsynet. Ønsker du info fra konferansen: <http://www.luftfartstilsynet.no/konferanse>

BRANSJETUR til KØLN 21.-22. april  
For informasjon: <http://www.luftfartstilsynet.no/nyheter/article20507.ece>

ARBEIDSMILJØDAGENE I TRONDHEIM  
12.-13.MAI

BEREDSKAPSKONFERANSEN TROMSØ  
26.- 27. mai  
For informasjon om konferansen :  
[www.beredskapskonferansen.no](http://www.beredskapskonferansen.no)

SOLAKONFERANSEN 13.-15. september  
For informasjon om konferansen :  
[www.solakonferansen.no](http://www.solakonferansen.no)

AEI ANNUAL CONGRESS  
For informasjon om AEI :  
<http://www.airengineers.org/>

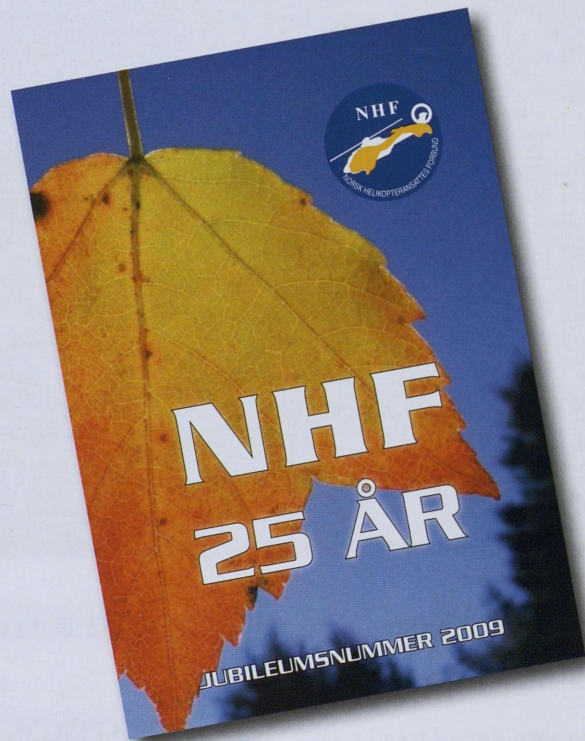
FLYFAGKONFERANSEN  
Arrangeres av NHO Luftfart årlig :  
<http://www.flyforening.no/>

Minner til slutt om at det er full mulighet for å komme med stoff om dere skulle delta på noe som kan være interessant for våre medlemmer.

Norsk helikopter  
Postboks



# ØNSKER DU Å ANNONSERE I NHF-NYTT?



Ta kontakt med redaktør Thorbjørn Erland for prisoversikt.  
[info@nhaf.no](mailto:info@nhaf.no) eller 45607595

## ADVOKATHJELP

Det kommer stadig henvendelser til oss i styret om hvilke rettigheter vi har som medlemmer. NHF har fast advokatavtale som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål.

I tillegg har alle medlemmer anledning til å benytte advokaten til private saker inntil 1 time kostnadsfritt pr. år. Vår faste advokat er tilknyttet et advokatfirma hvor de har alle typer advokater. Ønsker du å benytte deg av dette tilbudet, vennligst ta kontakt med foreningskontoret. Tlf. 51 94 19 24

## ADRESSEFORANDRING

Gi beskjed til NHF ved navn eller adresseforandring.  
[post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no) eller send pr. post.

