



NHF nytt

NR. 2-2010. 21. ÅRGANG

Medlemsblad for Norsk Helikopteransattes Forbund



Styret i NHF

INNHALDS- FORTEGNELSE

- Side 2: Styret i NHF
- Side 3: Lederen
- Side 4: Redaktøren
- Side 5: Lokalforeningene
- Side 6: Planleggingsmøte
- Side 9: Farlig Frekvens
- Side 11: Redningsmannssamling
- Side 16: Kurs i forhandlingsteknikk
- Side 18: Kurs i ferieloven
- Side 20: ILA Berlin Air Show
- Side 22: På besøk hos Airlift
- Side 25: Solakonferansen
- Side 29: Bransjetur
- Side 33: Events & Happenings



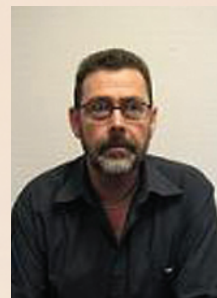
Leder

Øyvind Støm, BNTF
leder@nhaf.no
Mob: 922 32 997



Nestleder

Edvin Holstad,
TAF Heli-One
nestleder@nhaf.no
Mob: 975 25 458



Sekretær

John K. Pedersen,
TAF Heli-One
sekretaer@nhaf.no
Arb: 51 94 18 65



Styremedlem Info

Thorbjørn Erland
MF Heli-One
info@nhaf.no
Mob: 456 07 595



Styremedlem Økonomi

Ruth Heidi Løvstad, LTTF
okonomi@nhaf.no
Mob: 905 89 161



Styremedlem, Lover og Bestemmelser

Are Kringstad, MF CHC HS
bestemmelser@nhaf.no
Mob: 907 93 915



Styremedlem Utdanning

Jostein Løvendahl,
TAF-Heli-One
utdanning@nhaf.no
Arb: 51 94 19 57



1. varamedlem

(Lover og best)
Eivind Elvatun,
MF CHC HS
Vara1@nhaf.no



2. varamedlem (Prim.Info)

Ante Guttormsen, LTTF
vara2@nhaf.no



3. varamedlem

(Utdanning)
Tore Loe, MF CHC HS
vara2@nhaf.no



4. varamedlem

(Økonomi)
Finn Thommasen, BNTF
vara4@nhaf.no

NHF's postadresse:

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

NHF's besøksadresse:

Utsolavegen 38, 4050 Stavanger Lufthavn

Lederen

Det går raskt mot års slutt. Og etter lyden fra de forskjellige operatør selskapene er det også hektiske tider. Dessverre er det ikke fullt så travelt på MRO siden. Hos Heli-one har det vært en klar nedgang i arbeidsmengden siste halvår. De ansatte har hatt en stri hverdag med fare for permitteringer, flytting av personell og endrede arbeidsoppgaver har vært en del av hverdagen for mange. Årsakene kan sikkert være mange og sammensatte. Men at en del av oppdragene som før ble utført på Sola, nå blir utført i andre land er ikke å komme bort fra. Det er viktig å ikke miste motet. Det har lenge vært en bransje i vekst, og er det fortsatt. Nye oppdrag og oppgaver kommer til. Noen oppdrag går ut av landet, men nye oppdrag kommer også inn fra utlandet. Jeg er sikker på at norske tjenester og arbeidskraft fortsatt er konkurransedyktig, og etterspurt.

Operatør selskapene har en annerledes hverdag. Det er travelt i alle selskaper, på alle baser. Det kan og være farlig. Avgangspålitelighet måles kontinuerlig, og er viktig både for selskapene, kundene, og



de ansatte. Men sikkerheten er viktigere. Og må aldri få vike for profitt og avgangspålitelighet. Vær alltid sikker på at jobben gjøres sikkert, ikke bare flysikkerheten, men også egen sikkerhet.

Det er hektiske dager også for de tillitsvalgte på slutten av året. I NHF har vi så smått begynt å forberede neste representantskapsmøte. Valgkomitèen har begynt sitt arbeid med å finne nye kandidater til valget. Jeg vil oppfordre alle medlemmer til å tenke godt gjennom hvem dere vil ha til å styre forbundet videre. Det er alles felles oppgave å sørge for at vi får interesserte og engasjerte medlemmer til de forskjellige styrevervene. Om du har en kandidat du har tro på, ta kontakt med valgkomitèen.

På vegne av styret i NHF Vil jeg ønske alle medlemmer en god jul og et godt nytt år.

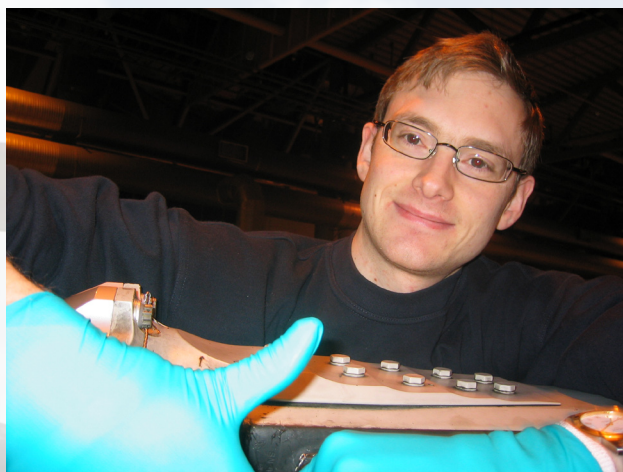
Mvh
Øyvind Strøm
Leder, NHF

Redaktøren

Da var tiden inne for å ønske dere alle en riktig god jul med ett nytt nummer av NHF-Nytt. Året som snart er omme har gått utrolig fort. Utfordringene har vært mange og opplevelsene har stått i kø. Vervet som styremedlem i NHF har gitt utrolig mange spennende opplevelser: planleggingsmøtet i Amsterdam, Berlin Air Show og Luftfartstilsynets bransjetur, for å nevne noen. Men det er ikke bare reising og fornøyelse som her preget hverdagen. Etter arangenmangene som jeg har vært så heldig å delta på har jeg skrevet innlegg til bladet og hjemmesidene. Dette er en av hovedoppgavene til info, noe som jeg trives godt med.

Å gi ut to blad i året var ett av mine mål da jeg gikk inn i styret. Det legges mye arbeid ned i å skaffe stoff som skal på trykk. Det er derfor herlig når medlemmene sender inn diverse historier, bilder og opplevelser som dere ønsker å dele med resten. Vil med dette oppfordre alle der ute som deltar på ulike arrangement om å sende noen stikkord og bilder til bruk i bladet.

Ellers så har det vært en utrolig hektisk høst i år. I tillegg til mitt verv i NHF sitter jeg som nestleder i MF Heli-One. Å delta i foreningsarbeid i ett så stort og komplisert firma med gjennomtrekk som en orkan på HR avdelingen, kan til tider være ganske heftig. Det har vært mange tunge saker som har blitt løst. Viktigst av alt har det vært å komme seg gjennom tider med lite arbeid og ett permitteringsspøkelse som har hengt over oss. Takk for være enormt engasjement fra MF og godt samarbeid med ledelsen kom vi i felleskap frem til løsninger som forhindrede permitteringer.



Det er snart klart for julefeiring. Mange av dere der ute går på jobb i romjulen, noen av dere er også på vakt på jul og nyttår. Selv har jeg for en del år tilbake jobbet i julen, og det dukker gjerne opp artige situasjoner i slike tider. På enkelte arbeidsplasser har man tradisjoner for å lage litt kos for de som er på jobb. Hadde satt utrolig stor pris på om noen av dere kunne dele jobb-julen ved å sende noen bilder og lage en reportasje som vi kan trykke eller ha på nettsidene.

Selv gleder jeg meg til en rolig jul med familien og to ukers velfortjent ferie.

Til slutt vil jeg rette en stor takk til Laila som har gjort en kjempejobb gjennom dette året som IT-ekspert og med å holde styr på hjemmesidene våre. Det er herlig å ha medlemmer som deg som er engasjerte og bidrar både med stoff til blad, nettsider og den daglige oppdateringen av sidene.

Vil ønske alle en riktig God Jul og ett Godt Nytt År!

Thorbjørn Erland
Styremedlem Info

LOKALFORENINGENE

BRISTOW NORWAY

TEKNIKERFORENING

Leder: Bjørn Aksland
 Nestleder: Tom Indahl
 Sekretær: Remi Johansen
 Kasserer: Bråtveit
 Vara: Jens M. Brekke og Svein Olsen

LUFTTRANSPORT REDNINGSMENN

Leder: Arne Rasmussen
 Arne.rasmussen@lufttransport.no & arne@opp-ned.com

LUFTTRANSPORT TEKNIKERFORENING

Formann: Reidar Isaksen
 Nestformann: Ørjan Bjerrang
 Sekretær: Vidar Hanøy
 Kasserer: Harald Prestvik
 Styremedlem: Anders Olsen

MEKANIKERFORENINGEN, CHC HELIKOPTER SERVICE

Leder: Henning Ramsey
 hramsey@chc.ca & henning.ramsey@nktv.no
 Mob: 930 29 152 Arbeid: 71 56 51 08

Nestleder: Jostein Voll
 jvoll@chc.ca & jvoll@cnmail.no
 Mob: 924 43 163 Arbeid: 51 94 18 12

Sekretær: Tore Loe
 tloe@chc.ca
 Mob: 48 02 50 92 Arbeid: 51 94 18 47

Kasserer/Styremedlem Sola: Ole A. Lindanger
 olindanger@chc.ca & olindanger@hotmail.com
 Mob: 971 29 084 Arbeid: 51 94 18 12

Styremedlem Florø- Kr.Sund-Br.Sund
 Vidar Valseth
 vvalseth@chc.ca & vvalseth@hotmail.com
 Mob: 926 03 936 Arbeid: 71 56 51 08

Styremedlem Reisende Onshore/ Offshore:
 Bjørn K. Nesse
 bnesse@chc.ca & bjornkato.nesse@bkkfiber.no
 Mob: 952 02 673 Arbeid: 55 98 31 51
 Varamann Bergen: Håvard Dale
 Varamann Sola: Harald Sekkelsten

MEKANIKERFORENINGEN HELI-ONE

Formann: Thomas Skarstein
 tskarstein@heli-one.ca & formann@mekanikerforeningen.no
 Mob: 907 62 737 Arbeid: 51 94 19 25

Nestformann: Thorbjørn Erland
 terland@heli-one.ca & nestformann@mekanikerforeningen.no
 & info@nhaf.no
 Mob: 456 07 595 Arbeid: 51 94 17 54

Sekretær/Kasserer: Inge Aasnes
 iaasnes@heli-one.ca & iaasnes@mekanikerforeningen.no
 Mob: 402 16 520 Arbeid: 51 94 17 19

Styremedlem verksteder: Stephen Dinsley sdinsley@heli-one.ca

Styremedlem Hangar: Ikke besatt

Styremedlem Blokk 9: Stig Selvåg
 sselvag@heli-one.ca & sselvag@mekanikerforeningen.no
 Mob: 915 68 057 Arbeid: 51 94 16 96

1. Varamann: Sissel Døscher Dorholt

2. Varamann: Fredrik Moss von Hirsch

TAF BRISTOW NORWAY

Kontaktperson: Einar Tengesdal
 ete@norheli.no

TAF HELI-ONE

Leder: Edvin Holstad
 nestleder@nhaf.no & seven@lyse.net
 Mob: 975 25 458 Arbeid: 51 94 13 78

Nestleder: Alf Herman Hermansen
 Mob: 905 17 840

Sekretær: Ikke besatt

Kasserer: Margunn Stensland
 Arbeid: 51 94 18 05

Styremedlem: Jan-Øyvind Seim
 Arbeid: 51 94 17 25

Vara: Marie Helland Johansen og Susanne Storvik-Lindholm

Denne oversikten er muligens noe mangelfull og vi oppfordrer derfor alle lokalforeningene til å sende inn melding om endringer og komme med tilleggsopplysninger.

Planleggingsmøte I Amsterdam 23-25 april 2010

Flight	Gate	Destination	Status
BT1172		Bergen Riga	
SK1871		København	
SK4002		Oslo	CANCELLED
SK4480		Trondheim	CANCELLED
SK4142		Bergen Trondheim	CANCELLED
KL1196		Amsterdam	CANCELLED
OY521		Oslo	
OY123		Bergen	
K4004		Oslo	
4144		Bergen Ålesund Trd.heim	CANCELLED
523		Oslo	
006		Oslo	
33		Sandefjord	
63		Frankfurt	
08		Oslo	
54		Bergen Trondheim	CANCELLED
		Bergen	

”Islandsasken har skylda”

I år var NHF-styrets årlige planleggingsmøte lagt til Amsterdam. Dette var det første “skikkelige” styremøtet etter at NHF konstituerte nytt forbundsstyre i april. Agenda for møtet var flere tyngre saker, blant dem var det å gjennomgå “Prinsipp og Handlingsprogrammet” som ble fastsatt på rep-møtet tidligere i år. Styret gikk også grundig gjennom tariffkomiteens forarbeid til de sentrale forhandlingene som starter 5-6 mai.

Fredag 23. april var det duket for avreise med SAS sin morgenrute til Amsterdam via København. Deler av styret skulle ta denne turen, mens Øyvind hadde direkte flight med KLM og Ruth skulle komme fra England, via, via, siden hun har tilbrakt de siste ukene på teknikerkurs der.

Da vi ”relativt godt opplagte” møtte opp på Sola viste det seg at MD80 maskinene til SAS hadde fått flyforbud grunnet asken fra Island, dermed var nesten hele styret sine ruter blitt kansellert. Vi prøvde å booke om til Norwegian og KLM, men så lot seg ikke gjøre. Så da var det bare å sette seg på vent til Øyvind dukket opp. Klokken nærmet seg tiden da Øyvind skulle av gårde med sitt fly, og vi var innstilt på at møtet blei flyttet til forbundskontoret på Sola. Men Jostein Løvendahl gir ikke opp så lett.... Da vi andre lette på internett for å finne alternative reisemål, løp han ned for å snakke med gamle kjente og tidligere kollegaer i SAS-skranken. Løsningen blei en flight senere på dagen med SAS via Oslo, noe som virket som en god løsning for oss alle. Vi tuppet Øyvind inn på flyet sitt, og gikk ned for å sjekke inn bagasjen.

Da vi etter langt og lenge kom frem til skranken viste det seg at vi var booket om til en flight lørdag ettermiddag... det var som alle planene om møtet blei knust. Øyvind og Ruth på vei til Amsterdam, halve styret stod på Sola med flight neste dag. Men nokk en gang hiver Jostein seg rundt. Vi får booket om enda en gang, denne gang til Lufthansa via Frankfurt med ankomst fredag kveld. Da var situasjonen levelig igjen, og vi fikk sjekket inn. Vi tok oss en liten matbit etter sikkerhetskontrollen og startet forberedelser til styremøtet.

Morgentimene gikk med på å gå gjennom kravene fra tariffkomiteen. Dette er ett tidkrevende arbeid, og vi ønsket å bruke ventetiden på Sola til dette slik at vi kunne være effektive på møtet i Amsterdam, da denne første dagen så til å bli ganske så amputert. Vi satt tilfeldigvis å jobbet rett foran KLMS gate, der de hadde en avgang direkte til Amsterdam. Det var da det slo oss hvor sykt det var at vi ikke hadde direkte flight. Nok en gang trådte Jostein til. Det så ut som en tidligere kollega som stod i gaten, og Jostein fikk på en eller annen måte overbevist henne om at vi kunne "sitte på" til Amsterdam. Hun hadde tilfeldig vis tre ledige seter, det ordnet seg med bagasjen og vi ankom Amsterdam bare noen få timer forsinket.

Styret var endelig samlet, med unntak av de to som hadde meldt avbud. Vi gikk ut for å ta oss en lunsj før vi startet



med styremøte på hotellet. Møtet varte fra ca 1300-1930. Vi presenterte oss hver for oss med litt utfyllende info og bakgrunn. Øyvind ga en grundig innføring i hvordan styret har jobbet tidligere og hvordan forbundet jobber i dag. Vi tok også for oss problemstillinger knyttet til de ulike posisjonene i styret og gikk gjennom stillingsinstruksene til de ulike stillingene i styret. Alt i alt blei dette en veldig produktiv dag, noe lang grunnet forsinkelsene, men takke være Jostein, blei dette en knall dag for styret. Vi avsluttet kvelden med en deilig middag på Hard Rock Cafe.

Ø.V: Øyvind, Ruth, Jostein og John



Lørdag 24. april: Vi startet dagen med felles frokost klokken 0900. Det var ett tett møteprogram som preget dagen. Vi gikk gjennom tariffkomiteens forarbeide til de sentrale forhandlingene. Dette viste seg å bli ganske tidkrevende, og vi kan være glad for at vi hadde startet denne jobben da vi satt på Sola fredag. Det var til stor nytte at alle hadde fått tid til å sette seg inn i forarbeidet og gjort individuelle tanker om dette på forhånd. Vi tok lunsj klokken 1200-1300, for deretter å fortsette med tariffjobben. Vi satt i møte sammenhengende til klokken 2000, da vi besluttet å avslutte dagen med en liten middag. Vi reiste fra hotellet klokken 2100, å endte etter en liten spaseretur på en koselig meksikansk restaurant der vi not en enkel middag før vi rundet av for dagen.

Søndag 25. april: Det var ikke planlagt møter denne dagen. Men siden vi hadde viet hele lørdagen til tariffjobbing, ble

slynget rundt i en loop av pendelen. Hastigheten målte vi med mobilen til opp mot 100km/t med en g-påvirkning som varierte mellom 0,2 – 4. Helt rått ;) Ellers blei det tid til en kort spaseretur gjennom sentrum, noe som var herlig i 23 grader og nydelig vær.

Vi møttes på hotellet klokken 1400 der vi satte oss ned å gikk gjennom "Prinsipp og Handlingsprogrammet". Dette er et dokument som beskriver hva styret skal jobbe med I det kommende året. Det er utarbeidet av rep-møtet og gir hvert enkelt styremedlem ett godt bilde om hva som kreves av vår innsats den kommende perioden. Vi legger også stor vekt på å dokumentere hva vi driver med og hvilken måte vi løser saker på. Det er dette som danner starten på det vi presenterer for neste repmøte.



"Ruth og Thorbjørn i pendelkarusell"

vi enige om å sette oss samlet for å jobbe med "Prinsipp og Handlingsprogrammet" klokken 1400. Frem til da kunne vi unne oss en tur i byen. Amsterdam er en utrolig koselig by med sine karakteristiske kanaler som danner gater for båttrafikk gjennom hele sentrumskjernen. Etter at Ruth og Thorbjørn hadde vært noe "epplekjekke" kvelden før over for resten av styret om en pendeltur på et tivoli som låg ved hotellet, var vi bare nødt til å hoppe i det. Med nervene i høyspenn blei vi heist opp i så stor høyde at vi kunne se hele byen og langt til havs. Redselen og nervene var bare steg og steg før vi blei

Etter møtet satte vi kursen for flyplassen og landet på Sola, etter en liten mellomlanding i Oslo, ved 23tiden søndag kveld. Turen hjem var askefri og gikk uten problemer.

Oppsummerende kan vi si at det var litt kluss i starten, men vi landet godt med ett solid nedslag. Vi har hatt intense møter, jobbet godt med sakene og ikke minst blitt godt kjent med hverandre. Turen har vært god for arbeidsmiljøet I styret og vi står godt samlet som et "team" klar for de fleste utfordringer som perioden fremover kan by på.



Farlig Frekvens

Fagforbundet SAFE som representerer organiserte innen energisektoren, arrangerte konferansen “Farlig Frakvens” tidlig i mai. Arrangementet er ett ledd i en serie med fagrelaterte konferanser som SAFE kjører årlig. Konferansen hadde i år som hovedtema støy og vibrasjoner. Konferansen omhandlet vern mot dette og skader som resultat av eksponering. NHF var representert med styremedlem info i tillegg til flere verneombud fra lokalforeningene.

Konferansen ble åpnet av Helge Annonen, leder i Norsk Flygerforbund og Roy Erling Furre, 2. nestleder i SAFE. De var begge opptatt av viktigheten med vern mot støy og vibrasjoner da dette er ett av de største årsakene til langvarige og permanente helseskader blant sine medlemmer.

Først ut av foredragsholderne var Per-Anders Hellstrøm som lenge har arbeidet med det svenske forsvaret for å kartlegge støy som pilotene blir utsatt for både i fly og helikopter. Han har gjennomført studier spesielt rettet mot “helikoptertyp 10” eller SuperPuma som vi kaller det i det sivile. Det ble gitt en grundig utredning om hvordan målinger blir gjort av støyen pilotene utsettes for, og hva som gjøres for å redusere eksponeringen. Mange føler støyen fra selve helikopteret som verst, og at denne bakgrunnsstøyen ofte sees på som den farlige. Svenskenes målinger viser derimot at det er radiostøy fra kommunikasjon og varselalarmer som i mange sammenhenger er mest skadelig.

Det er lett å måle støy under flyging i en cockpit, men den reelle støyen som flygerne og teknikerne utsettes for innenfor hørselvernet er derimot ikke alltid så lett å måle. I Sverige har de kommet frem til en måling av støy som gir ett veldig reelt bilde av hva en utsettes for. I ett tynt silikonrør er det lagt inn

en mikrofon som registrerer støyen. Dette settes inn i pilotens øregang. På denne måten måles støyen under hørselvernet og vi kan ved å analysere frekvensene danne oss ett bilde av hva en flyger eksponeres for. Det viser seg her at kommunikasjon og varselalarmer ofte kommer over 105dB med peak opp mot 130db, og som vi vet gir en eksponering på over 130dB permanent hørselskade. Det er derfor viktig å få iverksatt tiltak for å redusere denne støyen.

Som tiltak i Superpuma har en gjort følgende: Flytiden for piloter i det svenske forsvaret er redusert til maksimalt en time daglig. Pilotene flyr med hørselvern som har “tempur”-kappe som legger seg tett inn til hodes form og virker dempende. Alle hørselvern har Active Noise Reduction. Det er også ett krav til bruk av hjelm. Denne reduserer støyen veldig, og ved bruk av visir ,enda mer. Etter at tiltakene ble iverksatt er støyen i dag redusert til mellom 80dB og 85dB

Et annet stort problem for de som opererer SuperPuma er støyen fra heisoperatørens mikrofon. Heisoperatøren sitter i cabindøren å styrer helikopterets posisjon over området som heisen og redningsmannen skal arbeide. Han har da hodet utenfor cabinen å får «downwashen» fra hovedrotoren direkte inn på mikrofonen. Pilotene eksponeres da for kraftig støy direkte i øret. Det som det svenske forsvaret gjorde for å redusere denne støyen var å bytte ut mikrofonen med en vibrasjonsføler som festes i en strikk rundt heisoperatørens hals. Denne føleren ligger mot strupehodet og kan gjengi vibrasjonene fra strupehodet som lyd. Stemmen blir noe mekanisk, men kommunikasjonen blir klar og uten bakgrunnsstøy.

Fra det Karolinske Institutet i Stocholm kom Ann-Christin Johnsson og holt foredrag angående hørselskader satt i sammenheng med kjemikalier. Dette var meget lærerikt og

svært relevant for mekanikere og teknikere. At eksponering for løsemidler kan føre til diverse skader som hukommelsestap, nyres- og leversvikt, ulike helseplager og funksjonsvikter i hjernen er noe som vi lærer på skolen. Men at løsemidler og medisiner i enkelte tilfeller kan gi permanente hørselskader var mer ukjent.

Når vi eksponeres for ulike typer løsemidler reagerer cellene i kroppen vår ulikt. Høreselcellene våre er motagelige for en del skadelige stoffer som påvirker væskebalansen i cellen. Det som er problemet med dette er at cellene dør å dermed skades hørselen på permanent basis. Den beste måten å redusere faren er å bruke tilegnet åndedrettsvern eller fjerne løsemidlene. Men det er også viktig å ha rikelig inntak av antioksidanter, da disse er med på å opprettholde syrebalansen i kroppens celler.

Det som er interessant er dersom en kombinerer støy og løsemidler, noe som ofte er aktuelt i vårt arbeid. Mekanikeren står med sine løsemidler, og platebankeren holder på med sitt. Dersom faren for skade ved eksponering for støy på arbeidsplassen settes til 20%, og faren for skade ved eksponering for løsemidler settes til 20%. Så blir ikke totalen 40, men den reelle faren for hørselskader som resultat av den totale eksponeringen blir ett sted fra 60% og opp til 80%!

Tiltakene som må iverksettes er selvfølgelig med høyeste prioritet å redusere bruken av skadelige løsemidler på arbeidsplassen, være bevisst på hvilke legemidler en bruker og sist men aller viktigst for hver enkelt: BRUK VERNEUTSTYR. Det kan være smart å utfordre arbeidsgiver på dette området for å ta i bruk andre typer enn det som i dag finnes på arbeidsplassen om det er bedre eller mer hensiktsmessig.

Overlege Carsten Tjell ved øre- nese- hals- avdelingen på sørlandet sykehus holt så ett innlegg om tinitus, hvordan dette er og hvilke behandlingsmetoder som nå finnes. Tinitus er en tilstand som mange sliter med. Denne kan over tid også utvikle store psykiske plager, samtidig som det ikke er så mange som er klar over at dette faktisk kan behandles med relativt gode resultater. Hvorfor vi får tinitus er derimot ikke så enkelt. Vi kjenner til flere tilfeller der man mener tinitusen har oppstått på grunn av støy på arbeidsplassen, men det har ikke ført frem til erstatning fordi forsikringsselskapene ikke er av samme oppfatning.

Av behandlingsmetodene som ble presantert var bruk av ett alternativt høreapparat det som gir det beste resultatet. Man prøver å finne en frekvens som utligner frekvensen fra tinitusen. Denne genereres av høreapparatet og dermed oppfatter ikke hjernen støyen fra tinitusen. Dette er en relativt enkel og rimelig behandling.

Fra støy gikk vi over til forelesninger om vibrasjoner. Dette er også veldig relevant for oss i helikopterbransjen. I vårt yrke er vi utsatt for en del håndvibrasjoner fra lette håndverktøy, men også helkroppslige vibrasjoner under flyging og bakkekjøring. Studier viser at vibrasjoner fører til leddplager, muskelplager og sirkulasjonssvikt. Ved bruk av vibrerende verktøy, kan et symptom på dette være "white vibrating finger". Hvite fingre skyldes sirkulasjonssvikt og kan føre til permanente skader i hender over tid. Det er derfor viktig at vibrerende verktøy brukes riktig for å forhindre eksponering. Nyere studier gjort

offshore viser at verktøyprodusenten designer verktøy med vibrasjonsdemping, men det er viktig at det brukes riktig for at det skal ha effekt.

Helkroppslige vibrasjoner opplever vi under testkjøring og flyging. Det er gjort målinger og gjennomført studier på de mest brukte helikoptertypene på norsk sokkel, AS332L2 og S92. Som vi alle vet har Sikorsky slitt en del med vibrasjoner i S92, og studiene bekrefter dette. Vibrasjonsmålinger gjort i cockpit for å finne ut hva pilotene utsettes for viser at AS332L2 er den klare vinneren med lavest vibrasjonsnivå. Med tanke på at målingene ble gjennomført på S92 med aktiv vibrasjonsdemping må vi desverre konstatere at Sikorsky henger litt etter på dette området. EC225 som er den nye Superpuma modellen til Eurocopter er allerede godt fasett inn på norsk sokkel. Denne ligger lavere en sin forgjenger og ligger derfor betydelig bedre an vibrasjonsmessig en S92.

Det som studiene viser, er at vibrasjonene som vi utsettes for er relativt lavfrekvente. Dette kan ha en sammenheng med ryggmerter som enkelte opplever etter eksponering. Problemet er at en sitter dårlig i cockpit, en sitter fremoverbøyd med en vridning i ryggen som gjør at vibrasjonene kan føles svært ubehagelige og til dels smertefulle over tid. Tar man inn bladfrequens i beregningen blir vibrasjonene som en utsettes for ett sted mellom 15 til 20hz. Forskere har beregnet at organene i kroppen sin egenfrekvens ligger omtrent rundt 17hz. Derfor ønsker forskere i ett nytt studie å se på piloter om de tar skade av resonans som oppstår i kroppen. Forskningsprosjektet ledes av flymedisinsk institutt ved universitetet i Oslo, og de er svært interessert i prøve kandidater til sine prosjekt.

Farligfrekvensvar en stor konferanse både for offshoreindustrien og helikopterindustrien,. Så en del forelesninger var ikke like relevante for oss, men interessant å få med seg. Det var forelesere fra blant annet Statens Arbeidsmiljøinstitutt som fortalte litt om kravene i arbeidsmiljøloven og Tore Tjelmeland fra Universitetet i Bergen som hadde innlegg om ulike barrierer. Dagen ble så avsluttet og deltagerne var innvitert med på kveldscruise med "Gamle Sandnes" innover fjordene i Ryfylke.

Siste dag av konferansen gikk mer i mindre forelesninger som var mer rettet mot ansatte offshore og flygere. Det ble holdt innlegg om vern mot støy og bruk av ulike typer verneutstyr. Men det meste kokte ned til at riktig bruk av verneutstyret som regel er ett av de største problemene vi står over for. Kanskje kursing i dette burde vert innført på arbeidsplassene? Det ble også holdt foredrag om støymåling med ulike målere. Det er blitt populært med støymålere på mobiltelefonene, men disse kom veldig dårlig ut på testene. Det er viktig når en bruker disse at de kalibreres før bruk. Det viser deg at støymåling med mobiltelefon har en toleranse på +/-15dB, altså 30Db feilmåling i verste fall. Konferansen ble avsluttet ved middagstid med overrekkelse av gaver og blomster til foreleserne etter en dialog med salen der en hadde muligheter til å stille spørsmål til foreleserne. Vi takker SAFE og Norsk Flygerforbund for en meget lærerik konferanse.

For NHF
Thorbjørn Erland

NASJONAL REDNINGSMANNSAMLING 2010

Ole Hafnor, avdelingsleder i rednings og beredskapsavdelingen i justisdepartementet, ønsket velkommen til årets samling som er den andre av sitt slag. Han informerte om det nyopprettede Redningsrådet som skal se på forbedringer av redningstjenesten i Norge. Dette er et råd opprettet på grunn av etterspørsel fra redningsmenn fra den første samlingen.

Redningsteknisk Forum (RTF) er et sted å samle erfaringer, med mål om å samkjøre prosedyrer og rutiner ved ulykker. Det er RTF som har tatt initiativ til denne nasjonale samlingen som samler redningsmenn fra forsvaret, NLA, Bristow Norway, CHC Norway og Airlift.

Aktuelle saker i justisdepartementet er arbeid med nødnett. Også målet om å ha et felles nødnummer går sin gang, men det er fortsatt skepsis mot dette. Helsenorge er mest skeptisk. Den største saken er redningshelikoptersaken. Alle går ut og raser mot Justisdepartementet i media for tiden på grunn av rekkevidden på helikopterne. Departementet har brukt over 3 år på å bevise at det er behov for helikopter i redningstjenesten, og det viser seg at det visstnok ikke er forståelse i media for hvordan rekkevidden defineres.

Alternativ som er jobbet med i denne prosessen er:

- Fortsette med 330 skvadronen og Seaking som idag
- Kystalternativ, med mindre helikopter enn Seaking
- Langdistansehelikopter
- Allroundalternativ.

Sistnevnte er alternativet man har bestemt seg for nå, og anskaffelsen vil koste mellom 7,5 og 15 milliarder kroner. Det er snakk om å fortsette med slikredningstjenesten det ser ut idag med 16 helikoptere på land og på Svalbard. Basene blir også som idag. Nye hangarer og tilstedevakstopplegg er også lagt inn her i anskaffelsekostnaden..

Krav til rekkevidde er 150 NM fra land, og en skal kunne plukke opp 20 stykker. Problemet er at ved 150 NM direkte ut fra grunnlinjen, finnes det ikke alltid helikopterbasen. Noen steder kan det f.eks være 270 NM til nærmeste base, så i prinsippet snakker man om lengre rekkevidde

Luftambulansetjenesten (ANS)

Daglig leder i ANS, Øyvind Juell, fortsatte med å sette oss inn i Luftambulansetjenesten i Norge. ANS er ansvarlig for hele den operative Luftambulansetjenesten i Norge, med Helsenorge som ansvarlig for den medisinske delen.

ANS er eid av de fire regionale helseforetakene i Norge. Hovedkontraktene er Lufttransport og Norsk Luftambulans AS, og en har samarbeid med 330 Skvadronen. Helseforetakene stiller med medisinsk crew, og dette sys så sammen av ANS. Luftambulansetjenesten har 11 baser og 12 helikoptere. Kontraktene en har idag, varer frem til 1. juni 2014, og man vil vurdere videre antall operatører i neste anbudsrunde. Man

ser også på om det er behov for flere baser. I Tromsø området ser man klart behovet for bedre helikopterdekning. En ser også på om man skal øke ressurser på de basene man allerede har. Crewsammensetning og videre standardisering, samt konsekvenser ved nye redningshelikoptere, er også noe en må se på fremover.

Ambulansetjenesten er pålagt å utføre enkle søk og redningsoperasjoner, men ingen har definert dette. Dette må gjøres.

Idag er det to typer oppdrag som man i hovedsak utfører:

- Underhengende oppdrag (dyrt og risikofyllt)
- Bakkeredning
- Spørsmål fra salen : Tanker rundt flere operatører? Kostnader ved flere er en utfordring, men sårbarheten er for stor ved eventuell streik blandt piloter.
- Problemer når piloter er utflydd på tid. Hva om en kan samarbeide mer med Luftambulansen om at disse kan ta turer en ellers ikke får gjennomført? Svar: samarbeidet er blitt bedre i det siste, men kan bli bedre.

Stiftelsen Norsk Luftambulans-Satsingsområder

Divisjonsdirektør Lilly-Ann Elvestad har ansvaret for å få inn inntekter og forvalte disse. Elvestad informerte om et nytt program som det jobbes med nå, og her skal man se på fagutviklingen i fremtidens luftambulansetjeneste. "Ingen skal si at vi kunne gjort mer".

LAT-lab kalles programmet (luftambulansetjenestens laboratorie) LAT-lab skal være en pådriver for utviklingen av kvaliteten på ambulansetjenesten i Norge. Man ønsker å opprette et utviklingssenter der man kan ha kurs, samlinger og trening. Prosjektet skal formidle og dele kunnskap.

Lilly-Ann gav ordet til sjefslege Stephen Solli som skulle gå dypere inn i tanken med utviklingssenteret. Idag er ambulansetjenesten blitt veldig medisinsk avansert i forhold til tidligere. Bakgrunnen for LAT-lab sitt utviklingssenter, er at oppdragsmengden er betraktelig økt, og behovet for å møtes og utvikles er blitt stort.

Målsetningen er helt enkelt at pasientene skal få et bedre tilbud på redningstjenesten. Senteret bygges på Ål, og noe er allerede på plass. Faggrupper for alle involverte er opprettet:

- redningsteknisk
- medisin
- Forskning
- teknisk
- Flyoperativt

Målet er å utvikle hele crewet i helikopterret, spesielt involvere legene mer, da legens rolle i det integrerte crewet ikke er bra nok idag. Noen av de største utfordringene idag, er at man har 11 baser, og dermed 11 ulike faglige miljøer å forholde seg til.

Økonomien er også en utfordring. Solli avsluttet med å informere om at dette også skal være et tilbud for redningstjenesten i forsvaret og offshore.

Personskade etter fall fra helikopter

Senior Redningsmann, Roy Hansen fra Bristow Norway AS fikk ordet etter pausen. Temaet hans var personskade etter fall fra helikopter. Hendelsen skjedde i hammerfestområdet 18. desember 2008. Været var fint og oppdraget var å levere en los fra et skip til et annet. I cabinen var det heisoperatør, redningsmann og en lege som var utsjekket og hadde som oppgave å være kabinassistent.

Både Los og redningsmann hadde mange års erfaring, legen hadde liten erfaring. Redningsmannen blir alltid heist ned først for å ivareta sikkerhet og mottak. Det ble valgt lav hover pga gode værforhold. Legen påførte Losen redningsslyngen. Heisoperatør kontrollerte slyngen/kroken og hjalp Losen ut. Losen falt deretter ukontrollert mot skipets dekk fra indikert høyde på 6.1 meter.

Redningsmannen observerte at losen løsnet fra slyngen, og plasserte seg for å dempe fallet, noe som resulterte i at begge ble skadet. Redningsmannen besvimte også, men våknet raskt til og klarte å få Losen på båren som ble heist ned, og fulgte med ham opp.

Det viste seg at kun en av de 2 D-ringene kan ha vært på, men at dette ikke ble oppdaget. Heldigvis var helikopteret i lav høyde. Undersøkelingsgruppa konkluderte med at det ikke fantes detaljert sjekkliste som beskrev i hvilken rekkefølge utstyr skulle hektes på heiskroken.

Det fantes ingen detaljert sjekkliste eller prosedyre som beskrev en korrekt måte å kvalitetssikre oppkobling av en person og dennes sele, eller hvilke detaljer som skulle sjekkes før personen slippes ut. Gruppa anbefalte å få utarbeidet detaljerte sjekklister og legge til rette for kommunikasjon med losen under hele prosessen.

Havarikommisjonen forstår ikke hvorfor denne løse D-ringen ikke er løsnet helt fra låsemansjetten. De påpekte også at redningsmannens innsats var medvirkende til at utfallet av ulykken ikke ble verre.

Tiltak:

- Iverksette og dokumentere obligatorisk ny brief som omhandler hele prosedyren for heisopparasjoner.
- Utarbeide og innføre detaljert prosedyremanual
- Koordinere, dokumentere arbeidsoppgaver for kabincrew
- Vurdere nytt design på heisslynge.
- Operative begrensninger er også innført i etterkant. Noen av disse er vindbegrensninger, Lavest mulig høyde over sjø m.m

SAR offshore tjenesten

Redningsmann John Erik Nordstrøm fra CHC Norway. Heidrun, Oseberg og Statfjord B er SAR basene idag, og det er 2 operative maskiner, med utflyging fra Stavanger. Det er alltid en på ettersyn på land, og 2 stasjonert i havet. Heidrun har utflyging fra kristiansund, og her er det en ren SARmaskin uten shuttleflyging.

EC225 er en av helikoptertypene som brukes, og denne er utstyrt med 2 heiser (elektr. og hydr.) Gyrostabilisert FLIR kamera er installert i nesa (kan også filme). Helikopteret er også utstyrt med søkelys som kan brukes ved bruk av NVG (Night vision goggles). Sattelitt og GSM kommunikasjon er også i helikopteret, og kabinlys er NVG klart.

EC 225 har fulldigitalisert cockpit, med GPS basert autohover. Den har også Live view FLIR kamera som gjør at en kan overføre bilder til fartøy live.

AS332L1

Denne har også 2 heiser. Live view overføring av FLIR kamera., samt Autohover (ikke GPS basert). Sattelitt og GSM er på plass, men maskinen er ikke NVG kompatibel. Cockpiten er analog og en har installert Nightsun søkelys.

Crew som brukes på SAR oppdrag:: 2 piloter, heisoperatør/tekniker, redningsmann og SAR sykepleier. Disse skal plukke opp 21 personer innen 120 minutter innenfor 58 NM (natt) 70 NM dag. De skal kunne frakte alvorlig skadd på sykehus innen 3 timer, og kunne ta 2 mindre skadde på båre.

Reaksjonstiden er 15 min. mellom klokka 07:00-19:00, og 25 min 19:00-07:00.

CHC Norway har Ca 100 oppdrag årlig.

Beredskapen på L/L1 flyttes til land ved vind over 50-55 knop (oppstartsbegrensninger)

EC 225 flyttes til land ved vind over 40 knots (motordeksel åpningsbegrensninger).

Definerte Farer og ulykker (DFU) styrer hva en skal forholde seg til. I hovedsak mann over bord og ved helikopterulykker hvor personell havner i sjøen. Største forskjellen på luftambulanseoppdrag og offshoreoppdrag er nok transporttiden til sykehuset.

Alle redningsmenn i CHC er kurset i henhold til Nasjonal Standard, med årlige oppdateringskurs siden 1995. SAR sykepleierne er inkorporert. CHC sine interne krav er litt strengere enn de som er i Nasjonal standard.

Kajakkulykke

Redningsteknisk sjef i NLA, André Thoresen, fikk ordet etter lunsj, og da ble temaet en kajakkulykke. Den 22.12.07 var en padler på tur rundt Varaldsøy. Det blåste opp, og underveis valgte padleren å snu. Padleren veltet i sluttfasen av turen. En pulsklokke og GPS gir mye informasjon, og denne ble i et-

tertid brukt. Pulsen falt dramatisk da padleren falt i vannet. Han hadde med seg en telefon i vannrett pose og fikk ringt en kamerat og informerte om at han hadde havnet i vannet. Luftambulansen og en lettått deltok i søket etter at kameraten ringte nødnummeret.

Etter en forflygning og søk etpar steder i nærheten, ble han oppdaget på vei tilbake. (veldig viktig å søke begge veier i sjø). Alarmen gikk 12.45. Klokka 12.51 er helikopteret i luften.

Det ble gjort utvidet søk, og 13:20 ble en livløs/druknet padler funnet. Han hadde da vært i vannet i 1 time og 5 min. 13:25 ble han hentet opp i båt, og 13:30 var han på land og fikk første legekontakt. Det ble umiddelbart igangsetting av brystkompressjoner.

Bekledning: Gore-tex-treningstøy med ull under. Det var bare 3.5°C i vannet. Temperaturen da han ankom sykehuset var bare 20.6 grader. Legene fikk hjertet i gang etter 3 t og 27 min. hjertetans. (dokumentert av pulsklokka) Pasienten våknet fra koma 28.12.08 og ble utskrevet 14.02.08.

Allerede samme påsken hadde han en joggetur! Han klager idag på at han ikke kan løpe så fort som tidligere, men har ingen begrensninger ellers.

Dette var en historie som virkelig forteller oss at det ikke gis opp så lenge kroppstemperaturen er lav, og vedkommende har pustet før en ble bevisstløs.

Tom Cato Karlsen fra 330 Skvadronen fortalte deretter om teltbrannen i Salangen som skjedde 10. april i år. Historien var så sterk at vi satt mange og svelgte for å holde tårene unna.

Menneskelige faktorer i team

av flykaptein Jarle Gimmedstad.

Sikkerhet - hva er det? Styring av risiko.

Linate -2001: MD-80 med mannskap på 6. Tidlig morgen, dårlig vær og tett tåke. Pax var tatt ombord, og en var klarert til å taxee. Videre ble de klarert til takeoff nordover. Samtidig står en liten businessjet med 3 mann ombord klar for å fly en demotur med en tysk kaptein. De hadde bedt om klarering til takeoff posisjon. Han endte opp med å taxee på feil taxevei på en ukjent flyplass som de ankom for første gang kvelden før. De havner inn på rullebanen idet MD 80en tok av, og disse kolliderte på rullebanen.

Flyet havnet i en bygning utenfor enden av rullebanen, og 113 mennesker omkom. Cessnaen var pulverisert og alle ombord omkom.

Havarirapporten konkluderte med at handlingen til den tyske piloten i cessnaen var en direkte årsak til ulykken, men det var mange årsaker som førte til denne:

Skiltene som viste hvilken taxevei en var på: (R5) Det ene skiltet var veltet, og det andre dekket av gress. Lyspærene som

skulle ha blinket for å varsle at en var på vei ut på rullebanen, virket ikke.

Den gule stopplinja før en entrer rullebanen var tilstede, men piloten leste S4 malt på asfalten foran nesa på flyet, og kalte på tårnet. Tårnet visste ikke hvor dette var og det ble diskutert med kollegene, for S4 fantes ikke på kartet. Det var for dumt å ikke kjenne til denne merkingen på sin egen arbeidsplass, så de gir beskjedd: "you may proceed".

Det fantes bakkeradar her også, men den var ikke montert fordi myndighetene kranglet om hvor den skulle plasseres. Hva med annen trafikk? 2 andre fly med italienske piloter fikk beskjedd om å legge seg bak cessnaen når denne kom etter å ha bedt om klarering. De purra på tårnet "hvor blir denne tyskeren av?", de ventet og ventet. Diskusjonen foregår på åpen frekvens, men den foregår på italiensk.

Styring av risiko er summen av sannsynlighetene for at noe skal skje og konsekvensene dette får. Havaristatistikken viser at i 1950 hadde vi 60 totalhavari pr. Million avganger.

I 2009- er dette tallet 0.45 pr million avganger! Flysikkerheten idag er bra. Under 1000 mennesker mister livet på hele gloden i løpet av et år. Fra å gå fra tekniske årsaker, er det nå menneskelige feil som er hovedårsaken. Det er som regel kommunikasjon og samspillet som svikter.

Årsaken til en ulykke er alltid en kjede av hendelser, og bakenforliggende årsaker. Ansatte gjør det de mener er riktig, løsningen finnes, men blir ikke brukt.

Systemet inneholder også målkonflikter. Sikkerhet skapes av mennesker som veier disse, og deres valg er ulike. Årsakene til ulykker og hendelser er ofte langt unna hendelsesstedet, men menneskelige feil er alltid involvert.

Hva kan så gjøres for å unngå ulykker?

Er du i tvil, si det, aldri vær redd for å si ifra!

Ledelse – ledelsen må oppføre seg slik at en tør å være åpen

Atferd -regler og prosedyrer må være på plass og følges.

Øvelse gjør mester

Læring –erfaringsutveksling og rapporteringssystemer må være på plass.

Etter middag fikk vi besøk av Jarle Trå som tok oss med på mange av sine strabasiose reiser, og avsluttet med å fortelle om turen til Mount Everest som nesten tok livet av ham. Flott å få historien fra Jarle trå som har opplevd mye mediapress etter den turen som han mot alle odds overlevde.

DAG 2**Operativt Samarbeid**

- Daglig leder Jim Olav Hansen.

Norske redningshunder (NRH) er en landsomfattende, frivillig humanitær redningsorganisasjon som har vært i drift siden 1956. Organisasjonen utdanner hunder og hundeførere til bruk i redningstjenesten.

Det finnes idag 17 distrikter som driver med denne treningen. Det er 1452 medlemmer pr.2010. En har 182 ettersøkingsekipasjer på land, 77 lavine ekipasjer, og 18 ruinekipasjer.

182 ettersøkingsekipasjer er idag i beredskap fordelt over hele landet. Noen har faktisk 15 minutters beredskap sammen med Norsk Luftambulans, og en har et godt samarbeid med forsvarets redningstjeneste.

NORSAR (Norwegian Search and Rescue) har 18 ekipasjer i internasjonal beredskap.

En hund går gjennom en omfattende trening med to delprøver som avsluttes med en klasse A prøve som gir godkjenning for søk i 2 år. Etter to år må en ha en oppfriskningsuke og klasse A prøven igjen for å opprettholde godkjenningen.

NRH ønsker å delta på øvelser med redningstjenesten, slik at denne ressursen kan utnyttes maksimalt under søk.

Samarbeid ved masseskade

- Redningsmann trond Vigerust, NLA og Jonas Langerud.

Storulykker koster enormt. En bussulykke i Sverige 26.nov 2001 –Utrykningen og ryddingen kostet 1.7 millioner (direkte kostnader), mens de kostnadene som følge av sykehus, sykemeldinger etc, kostet samfunnet 52 millioner! Trener en på å bli effektive på slike ulykker, kan en spare mye penger her.

NLA kjører kurs i storulykker TAS 3.Det er utviklet endel hjelpemidler og prosedyrer for storulykker.

330 Skvadronen kan tilby større helikopter med større løftekapasitet. Skvadronen har lagt vekt på at alle parter i redningstjenesten og politiet skal vite hvilke ressurser 330 kan bidra med. Både NLA og 330 Skvadronen har utviklet TRIAGE systemer, det vil si at en merker pasienter etter alvorlighetsgrad for behandling. Dette ønsker en å få en nasjonal standard på.

Utfordringer ved helikopteroperasjoner

- Bengt Flygel Nilfsors, Norske Alpine redningsgrupper (NARG)

NARG består av både amatører og profesjonelle. Gruppen består stort sett av fjellklatrere som mener de kan bidra på grunn av ferdighetene i fjellet.Det er Justis og politidepartementet som er oppdragsgivere for denne gruppa.

Det er 8 grupper i landet. I tillegg til kravet om klatreefaring, har en store forbedringsmuligheter ved å få trent på førstehjelp. Det er ca 195 medlemmer, og alle står på alarmlista.Det er ca 50 aksjoner pr år.

NARG ønsker å samarbeide med resten av redningstjenesten i landet, slik at en får en bedre redningstjeneste og vet hvordan en skal forholde seg i samarbeid under en aksjon.Prosedyrer er laget for å samkjøre alle gruppene, og man søker å bli med på øvelser med 330 så ofte som mulig. De ønsker også å få trent med Luftambulansen.

I forhold til NLA, har man en god tone, men det er ulike syn på hvordan samarbeidet skal utøves, og så er det ulike prosedyrer militært og sivilt. NARG ønsker å samarbeide mer på tvers av alle gruppene og få klarhet i rollene til de enkelte aktørene under en aksjon.

Redningsmenn i luftambulansen og 330, har veldig ulik erfaring på klatring, og dette blir en utfordring enkelte ganger.Det ønskes at redningsmenn får mer klatreefaring, og at redningsmenn som skal bli med NARG på oppdrag, respekterer at det allerede er utvalgt en leder.

NARG har i sommer sendt inn bekymringsmelding til IPoliti- og Justisdepartementet på grunn av manglende beredskap i Romsdal, denne er ikke besvart enda.

Inge Skjevik hadde et bra innlegg om sommerens isbjørnangrep på en kajakkpadler.

TRAUMER

-Trond Boye Hansen

Forskjellen på ny og gammel bil er liv og død! Ikke kjøp gamle farlige biler til ungene dine! De nye bilene får ingen kupedeformasjon, og personene som kræsjer i noen og 70 km/t, kan som regel spasere lettere skadd ut.Alt deformeres foran, motor blir skyvd under bilen, og kupeen er stiv og beskytter føreren. De som sitter i bilen kommer ut og tror de er uskadde, men de indre organene får enorme påkjenninger.

- Knekker bilenes kupe på nye biler, snakker man om hastigheter over 70-80 km/t, og da er vanligvis håpet ut.
- Sikkerhetssystemet på nye biler:
- Sikkerhetskupe (fronten på bilen deformeres)
- Airbag- 2-9 stkker (flere?)
- Beltestrammere, snart på alle sitteplasser
- Stoppradar i front
- Drivstofftilførselen stenges automatisk ved sammenstøt
- E-call- posisjon, fart og reset knapp- 112 ringes automatisk opp om føreren ikke reset`er.

I fremtiden får vi nye utfordringer når vi kommer til skadested. Vi må vurdere treffpunktet, og er det bråstopp, er det vi snakker alvor.Eks: En bil A kræsjer i 120 km/t, treffer en annen bil B som kjører i motgående retning i 60 km/t. Bil A blir truffet, bråstopper og blir skyvd 1 meter bak. Fartsreduksjonen til

bil A, er ca 40 km, og denne stanset 37 meter lengre bort. Resultat? Person A går lettere skadd ut. Person B, alvorlig-leverblødning, hvorfor?

Den største utfordringen er at de som er utsatt for ulykker med bråstopp, spaserer ut av bilene og opplever seg selv som ikke skadd. Vi vet at det er ikke tilfellet. De indre organene blir så rystet at sannsynligheten for indre skader er meget stor på grunn av g-kreftene de er blitt utsatt for.

Nye biler bruker mer og mer borstål i forsterkninger og veltebøyer. Utfordringen er at disse nesten er umulige å håndtere om en trenger å kappe stolpene. En annen utfordring er håndtering av ny teknologi.

Treffpunktet på bilen må alltid sjekkes. Er dette foran, og bilen er deformert foran, er det snakk om høyenergibelstninger. Da må pasientene må rett på sykehuset.

Er heis et alternativ?

- Pål Madsen, ANS

Ulykkestatistikken viser fra 1986 til 1996 at 16 omkom i luftambulanseseuhell. Siden 1997 har man innført sikkerhetstiltak og oppfulgt disse. En har ikke hatt noen fatale luftambulanseseuhell etter dette.

Det har vært mye debatt om en skal ha heis eller ikke på Luftambulansen sine kontrakter. Lufttransport og NLA heiser idag med "tau", hvor redningsmannen blir plukket opp på bakken og flydd underhengende frem til destinasjonen.

Tromsø er en base som har en opsjon på å få drive med heis, og etter medieoppslag på bakgrunn av et redningsoppdrag som ikke kunne utføres pga manglende heis, ble det satt ned en prosjektgruppe for å se på om heis er et alternativ som bør innføres.

Prosjektrapport er laget for å vurdere bruken av heis, med fortsatt bruk av 3crew konseptet en har idag. (pilot, redningsmann og lege) Man snakker her om 4-8 oppdrag pr. år.

AW139 er meget godt egnet til heisoperasjoner, men en så fort at en ikke kan fortsette med 3crew konseptet om redningsmannen skal heise, da han i dag sitter i cockpit. En må da også bruke legen til å ta imot pasienten som heises ut, da redningsmannen står igjen på bakken.

Konklusjonen i rapporten er at i noen tilfeller, vil man kunne redusere tiden noen henger under, og ha større fleksibilitet på hoverhøyde. En standardisering av operatør og tjenesten, og tiden dette ville ta å trene på, er også et moment som kan svekke sikkerheten om dette ikke er på plass.

Konklusjonen ble derfor at en må endre crew konsept om en skal ha heis på helikopterene hvis en skal ha en sikker operasjon. Dagens konsept dekker de fleste behovene.

Redningsteknisk virksomhetsregistrering

-Fritz-Ivan Gulbrandsen, Luftambulansetjenesten ANS

Felles arena for erfaringsutveksling er opprettet, bl.a gjennom denne samlingen, men vi mangler varslingsrutiner ved avdekking av svake eller manglende sikkerhetsbarrierer. Det er greit at vi standardiserer regler og prosedyrer, men svakheten er om det er feil i prosedyrene.

Vi mangler en garanti for at hendelserapporter spres til alle parter i redningstjenesten og luftambulansen. Bør vi ikke ha felles hendelsesrapporter? Her bør vi samarbeide mer.

Redningsteknisk grensesnitt:

- Fjellredning
- Vannredning
- Elveredning
- Brerredning
- Innstats snøskred
- Urbanredning
- Isredning

Data LAT for 2009:

- Underhengende oppdrag 61
- Underhengende treningsoppdrag 327
- SAR-oppdrag 313
- Innsats snøskred 33
- Data 330 skvadronen 2009
- Heisoppdrag 198

I fremtiden må vi bli flinkere for å registrere virksomheten. Vi må også dimensjonere etter tydelige behov og trender.

Vi må ha fokus på sikkerhet og funksjonalitet fundamentert på erfaringsutveksling.

Redningsmann Hendrik Bollingmo fra Lufttransport hadde samlingens siste innlegg med fokus på redningsmenn i fjellet. Årets nasjonale samling var som første gang en utrolig bra gjennomført samling, og en ser helt klart behovet for å fortsette med slike samlinger fremover. Det var en glede å få delta.

For NHF

Laila Veronika Østbø

Kurs i forhandlingsteknikk

18. – 19. mars deltok NHF på kurs i forhandlingsteknikk. Kurset ble arrangert i regi av NFO med Annar Aasheim som foreleser. Kurset var egentlig planlagt holt på Gardermoen, men ble i siste liten flyttet til erverdige Stav Gjestegård like utenfor Lillestrøm. NHF stilte med hele ni deltagere fra lokalforeningene i CHC Helikopter Service, Heli-One og Lufttransport.

Kurset gikk ganske dypt inn på teknikker rundt forhandlinger og forståelsen av hvordan en påvirker motparten. Det ble hentet fra uttrykk som "ma", hentet fra japansk språk og betyr rom. Hele trikset med en god forhandling er å skape ett godt "ma", altså skape ett godt rom. Dersom en klarer dette er det større mulighet for at partene holder seg åpne og villige til å finne løsninger.

Forhandlingsteknikk er mye psykologi. Vi brukte derfor mye tid på å sette oss inn i hvordan en motpart tenker og hvordan vi må forholde oss for at de skal fange opp budskapet på den riktige måten. Forberedelser er viktig. Man må være forberedt på argumentering bredt ut over den konkrete saken det forhandles om. Bakgrunnskunnskaper som bygger opp om den en vil har frem er viktig. Det slår alltid dårlig ut med påstander dersom en ikke har oversikt over fakta. En må være overbevisende i måten en presenterer sakene. Det er lettere å få gjennomslag med en overbevisende fremlegging av sakene enn om man skal la de harde fakta i sakene tale for seg selv.

For å forstå en del av hvordan man tenker ulikt i samme situasjon og med det samme utgangspunktet fikk vi en oppgave. Det handlet om hvordan en et par som var splittet av en elv skulle kunne gjenforenes. Vi fikk presentert problemstillingen med hvordan det var før, hvordan det er nå, hvilke personer som var innblandet i dette og hvordan forholdet mellom disse partene var. På bakgrunn av dette skulle vi finne en løsning for hvordan paret skulle komme seg over elva for gjenforening. Det viste seg at ingen av gruppene kom frem til noen god løsning. Dette fordi alle tolket problemstillingen og den gitte informasjonen forskjellig. Vi ble så opptatt av oppgaven at vi overså at vi manglet ganske mye informasjon for å kunne løse oppgaven. Det var dette som var hele poenget. I en forhandlingssituasjon er det lett å tro at en har en god løsning ut fra det motparten har lagt frem og argumentert med. Men ofte kan det være lurt å sjekke opp om man har alle fakta for å se om løsningene er gode i praksis.



Annar Aasheim

Vi ble også delt inn i grupper der vi skulle gjennomføre lønnsforhandlinger i ulike settinger. Det vi lærte av disse var nettopp dette med å ha ett godt rom rundt forhandlingene. Det var lettere å finne løsninger når begge parter deltok, fremfor de forhandlingene der foreningene stod på kravene og firmaet nektet å høre hva foreningen hadde å komme med.

Det ble også snakket litt om avtaleutforming og viktigheten av referater og protokoller. Selv om en muntlig avtaler er like bindende som en skriftlig, så er problemet alltid at den muntlige er vanskelig å bevise. Vi fikk derfor en gjennomgang av viktigheten med å få referat fra forhandlinger nor en er ferdig med møtene. Dette letter også arbeidet i nye møter da en slipper å gå gjennom sakene en gang til for å friske opp hvor en var fra sist. Når en skriver slike referater og protokoller er det selvfølgelig viktig å ha tungen bent i munnen. Ordlyden kan være avgjørende for den juridiske tolkingen av en tekst. Ett eksempel på dette er bruken av drøfting Vs forhandlinger. Det er for en forening viktig å unngå drøftinger da dette åpner for at motparten kan trø en avgjørelse ned over forningen uten reelle forhandlinger. Mens i forhandlinger skal det være to likeverdige parter med mandat til å forhandle, og disse må bli enige.

Annar Aasheim kjørte ett fantastisk kurs. Måten forelesningene ble gjennomført på var helt enestående, uten bruk av power-point. Han var meget engasjerende og deltagerne gikk tom for superlativer når de gav tilbakemeldinger. En presentasjon av Annar er derfor på sin plass.

Annar har arbeidet med markedsføring og engineering i over 19 år i tillegg til lederutvikling og prosjektledelse. Han har sin faglige bakgrunn som ingeniør, markedsfører og bedriftsøkonom.

Han har vært engasjert av toppledelsen i Volvo, Norsk Hydro, KLP og flere sykehus. I 1995 fikk Annar Aasheim ANFOs pris som den beste foredragsholder av over 500 foredragsholdere ANFO hadde brukt.

Kurset ble som tidligere nevnt flyttet til Stav Gjestegård utenfor Lillestrøm. Dette er ett tidligere landsfengsel og kalles derfor på "Kasjotten" på folkemunnet. Dette er en gammel historisk bygning som er vert et besøk om man trenger en overnatting når en er i området.



Skedsmo distriktsfengsel hadde opprinnelig 35 enkeltceller, 6 fellesceller for 3-4 fanger samt en straffe- arrestcelle. Et værelse for stelleren, rettslokaler og en leilighet for vaktmesteren.

Fengselet ble nedlagt 1. april 1904. Frem til 8. september 1923 sto huset tomt. Da overdro statens fengselsvesen sin forvaltningsrett over bygningen til Akershus fylke, som skulle ta den i bruk som pleiehjem for sinnslidende kvinner. De opprinnelige gluggene til bygningens celler ble utvidet til vinduer med 18 mm tykt glass, slik at klientene ved pleiehjemmet ikke skulle kunne skade seg eller komme ut.

I 1975 ble så Stav Pleiehjem nedlagt, og det gamle fengselet ble stående tomt til 1979. Bygningen ble da kjøpt av private og omgjort til hotell. Et omfattende arbeid måtte til og store summer ble brukt for at det gamle fengselet skulle bli hotell. Søndag 9. januar 1983 ble hotellet offisielt åpnet.

Fra 1996 har hotellet vært drevet som "rent" hotell. Vi har de siste årene brukt store summer til oppussing både ute og inne. Det blir lagt stor vekt på å beholde mest mulig av det gamle, samtidig som vi må ta hensyn til dagens krav til sikkerhet og komfort. Hotellet har 38 rom, hvorav 24 er gamle fengselceller som er blitt slått sammen to og to. De gamle celledørene er beholdt med mat- og kikkelukke.

For NHF
Thorbjørn Erland



Kurs i ferieloven

Kurs i Feriepenger og Ferieavvikling ble avholdt den 15. April 2010 på Radisson BLU Atlantic Hotel i Stavanger i regi av selskapet Info Tjenester.

Kursleder var Torgeir A Bjørnland og det deltok personer fra 10 forskjellige selskaper i Rogalandsområdet. Totalt var det 14 deltakere.

Kurset tok for seg følgende:

- Konsekvenser av endringene i ferieloven
- Overføring og forskudd av ferie
- Fastsetting og endring av ferie
- Plikt til å ta ferie
- Ferie ved sykdom og foreldrepermisjon
- Permittering og ferie
- Telling av feriedager ved deltid og turnus/skiftarbeid
- Feriepengegrunnlaget
- Utbetaling av feriepenger.

Litt historie

Ferierettigheter.

Lovfestet ferie. Frem til 1947 ble retten til ferie og feriepenger i hovedsak regulert gjennom avtaler og praksis på bedriftene. I 1947 ble det vedtatt en generell lov om ferie som ga alle arbeidstakere rett på feriefritid i tre uker, og godtgjørelse i form av vanlig lønn eller feriepenger.

Loven fra 1947 ble endret flere ganger, og fra og med ferieåret 1982-83 slo loven fast at arbeidstakere hadde rett på fire uker og en dag(25 virkedager) ferie og 9,9 prosent feriepenger.

En ny lov om ferie trådte i kraft 1. januar 1990(overgangsregler trådte i kraft 1.mai 1988). Feriens lengde etter ferieloven fra 1990 er fortsatt 4 uker og en dag. Procentsatsen for feriepenger er øket fra 9,9 prosent til 10,2 prosent.

Avtalefestet ferie.

Som en del av tariffoppgjøret våren 2000 ble arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene enige om å utvide retten til ferie slik at ferie etter ferieloven og ferie etter avtalen til sammen blir fem uker, Samtidig som ferien utvides er det også avtalt at prosentsatsen for beregningen av feriepenger forhøyes. Retten til mer ferie og mer feriepenger er knyttet til tariffavtaler. Det vil derfor bare være arbeidstakere i virksomheter som er bundet av en slik tariffavtale, som har krav på mer ferie (5 uke)og mer feriepenger(12 prosent).

Nedenfor er det sakset fra Lov om ferie av 29.04.1988 nr.21 à jour pr. 25.01.2010. noen paragrafer som er litt viktige å kjenne til.

§ 5. Feriefritidens lengde

Arbeidsgiver plikter å sørge for at arbeidstaker gis feriefritid på 25 virkedager hvert år. Arbeidstaker plikter å avvikle feriefritiden hvert år. Som virkedager regnes alle dager som ikke er søndager eller lovbestemte helge- eller høytidsdager. Virkedager i ferien som etter arbeidsordningen likevel ville vært fridager for vedkommende arbeidstaker, regnes som feriefritid og går til fradrag i dagtallet.

§ 6. pkt 1 og 2. Feriefastsetting, endring og erstatning.

(Hvem som bestemmer tiden for ferie)

Arbeidsgiver skal i god tid før ferien drøfte fastsetting av feriefritid og oppsetting av ferielister med den enkelte arbeidstaker eller vedkommendes tillitsvalgte. Oppnås ikke enighet, fastsetter arbeidsgiver tiden for ferien innenfor de grenser som følger av §§7-9.

Arbeidstaker over 60 år bestemmer selv tiden for avvikling av ekstraferien, med mindre annet er avtalt. Ekstraferien kan tas samlet eller med en eller flere dager om gangen.

(Underretning)

Arbeidstaker kan kreve å få underretning om feriefastsettingen tidligst mulig og senest 2 måneder før ferien tar til, såfremt ikke særlige grunner er til hinder for dette.

Arbeidstaker over 60 år skal gi arbeidsgiver minst 2 ukers varsel før avvikling av ekstraferie.

§ 7. Tiden for ferie

(Hovedferien)

Arbeidstaker kan kreve at hovedferie som omfatter 18 virkedager gis i hovedferieperioden 1. juni- 30. sept. Dette gjelder likevel ikke for arbeidstakere som tiltrer etter 15. august i ferieåret.

(Forskuddsferie og overføring av feriedager)

Det kan inngås skriftlig avtale om avvikling av forskuddsferie på inntil 12 virkedager og overføring av inntil 12 virkedager ferie til det påfølgende ferieår. Forskuddsferie og overføring av ferie ut over dette kan ikke avtales. Ferie som i strid med lovens bestemmelser ikke er avviklet ved ferieårets utløp skal overføres til det påfølgende ferieår.

§ 9. Ferieavvikling under sykdom, permisjoner, arbeidskamp mv. (Ferieavvikling under sykdomsfravær mv)

Arbeidstaker som blir helt arbeidsufør før ferien, kan kreve at ferien utsettes til senere i ferieåret. Kravet må dokumenteres med legeerklæring og fremsettes senest siste arbeidsdag vedkommende arbeidstaker skulle hatt før ferien.

Arbeidstaker som har vært helt arbeidsufør minst 6 virkedager i ferien, kan kreve at et tilsvarende antall virkedager ferie utsettes og gis som ny ferie senere i ferieåret. Kravet må dokumenteres med legeerklæring og fremsettes uten ugrunnet opphold etter at arbeidet er gjenopptatt.



Medfører arbeidsuførhet at feriefritid ikke blir avviklet innen ferieårets utløp, kan arbeidstaker kreve å få overført inntil 12 virkedager ferie til det påfølgende ferieår. Krav om overføring må fremsettes innen ferieårets utløp.

Ekstraferie for arbeidstakere over 60 år.

Ref. Ferieloven § 5 nr. 2 hjemler retten til ekstraferie for arbeidstakere over 60 år. Arbeidstaker som fyller 60 år i løpet av ferieåret, skal gis ekstraferie på 6 virkedager (1 uke). Arbeidstakere over 60 år skal fortsatt ha en ukes ekstra ferie i forhold til de utvidede feriedagene etter tariffavtalen. Dette innebærer at arbeidstaker over 60 år har 6 ukers ferie. De under 60 år har 5 ukers ferie. Den tidligere bestemmelsen om at vedkommende måtte fylle 60 år før 1. september i ferieåret, er nå fjernet fra og med 1. januar 2009. Det er arbeidsgiver som bestemmer tidspunktet for ferien, står det ikke opp til arbeidsgiveren helt fritt å bestemme dette. Arbeidsgivers styringsrett er begrenset av følgende:

- Reglene om tiden for ferien i § 7.
- Ferieavvikling i oppsigelsestiden i § 8.
- Ferieavvikling ved sykdom, permisjon og arbeidskamp i

§ 9.

- Eventuelle tariffavtaler som begrenser styringsretten.
- Eventuelle individuelle arbeidsavtaler som begrenser styringsretten.

Loven sier at feriefritiden er 25 virkedager (4 uker + 1 dag).

Alle som er tilknyttet en tariffavtale har 30 virkedager (5 uker). Dette vil gjelde for samtlige medlemmer som er tilknyttet NHF. De over 60 år har som beskrevet ovenfor den 6. uken.

Til slutt vil jeg si at kurset var lærerikt og at det var bra med en oppfriskning i Ferielovens bestemmelser. Det var også nyttig å bli oppdatert på endringene som er gjort. Vil ellers anbefale tillitsvalgte på de lokale foreningene til å delta på et slikt kurs. Det er flere selskaper som driver kursvirksomhet av denne type og de underviser i alle de store byene i landet, så for å delta så behøves det kun en til to dager fri fra arbeid og du behøver ikke nødvendigvis reise bort fra der du bor. I tillegg treffer du personer fra andre selskaper og bransjer som vi normalt ikke vil treffe dersom kurset arrangeres av NHF.

Ellers vil du kunne finne Lov om Ferie under <http://lovdata.no/all/index.html>

John Pedersen
Forbundssekretær

ILA

Berlin Air Show

Som Paris Air Show feiret sitt 100års jubileum i fjor var det i år duket for nokk en jublant. ILA Berlin Air Show feiret sitt 100år med ett flyshow over fem dager med 1150 utstillere fra 47 land og over 235 000 besøkende.

Internationale Luftfahrt-Ausstellung (ILA) ble første gang arrangert i Frankfurt i 1909, og ble fort til en tradisjon som har fulgt luftfarten i gjennom 100 år. I perioden 1912 til 1928 ble besøkende fra Berlin meget fasinert av arrangementet og de fikk det flyttet til Hannover-Langenhagen Airport etter at krigen var slutt. I 1992 ble Flyshowet flyttet tilbake til sitt rette sted, Berlin/Brandenburg der det har trukket enormt med flyinterresserte tilskuere og regnes i dag som ett av verdens største flyshow.



Nytt fra Bell

Bell Helicopters nye modell Bell 429 var innom ILA og stod på statisk utstilling. Denne nye modellen var i Europa for å gjennomføre en to måneders turne i ulike europeiske land som Danmark, Østerrike og Sveits før den avslutter europabesøket med en utstilling på Farnborough Air Show senere på sommeren. Bell 429 ble designet for bruk over hele verden, spesielt med tanke på ambulansflygning. Den har fordeler som høy cruising speed, cat-A kapabilitet, stor kabin og i følge Bells representant Larry Roberts: fantastisk og enkelt vedlikeholdsprogram.

Sikorsky inn på det tyske markedet

Sikorsky jobber knallhardt for å komme inn på det tyske markedet nå som den tyske marinen er på utkikk etter ett nytt helikopter for å utføre kamp oppdrag samt fungere som redningshelikopter (CSAR, Combat Search and Rescue). Sikorsky var på ILA for å presentere CH-148 som en konkurrent i kampen og gjorde dette både med statiske utstillinger og oppvisninger med helt utrolige manøvre. CH-148 er marineutgaven av den sivile S-92, det var helt rått å se hvor manøvrerbar denne var når den loopet like lett som de avanserte kamphelikopterene som var på oppvisning. Sikorsky og deres partner General Dynamics Canada har gått sammen for å skaffe seg partnere i Tyskland slik at dersom de vinner kontrakten på leveranse av de 30 helikoptrene som den tyske marinen skal kjøpe, vil disse bli bygd i tyskland av tyske partnere.

For de av dere som er mer fixed-wing entusiaster så hadde dere fått godt igjen for pengene ved å være her. Fantastiske oppvisninger av så å si hele spekteret fra mikrolette til giganter, sivile og militære. For meg som stort sett bare har jobbet på ett knippe helikopter, så er selv en 737 å regne som ett stort fly. Men å oppleve nye A380 på nært hold var ganske spektakulært. Et enormt fly! Den var innom to av dagene for å promotere salget og i den anledning signerte Emirates en bestilling på 32 nye A380.





Eurocopter i samarbeid med Boeing

Eurocopter presenterte sin nye generasjon transporthelikopter. Det så vanvittig likt en gammel Chinook som hadde blitt noe rund i kantene. Førsteintrykket viste seg ikke å være langt fra virkeligheten. Eurocopter har ansatt en design direktør som tidligere jobbet for Boeing. Dette har ført til ett samarbeid mellom de to for å produsere morgendagens store transporthelikopter. Dette blir ikke noe spesielt nyskapende på teknologifronten da begge parter fokuserer på kvalitet og å skape en maskin som vekker tillit. De ønsker å kombinere det beste av den teknologien som i dag er tilgjengelig i begge firma og som brukes på dagens nye modeller. Planen er at Boeing skal stå for skrog og design, men Eurocopter skal fylle skallet, for å si de på en enkel måte. Helikopteret skal etter planen kunne transportere opp til 60 soldater, kombinere transport av soldater og kjøretøy innvendig i kabinen i tillegg til å være en tungløfter som tar 13 tonn..

Ellers så var det vel ikke så mye nytt som ble presentert. Vi hadde håpt at det var mulig å få ordnet møter med noen av produsentene, men på grunn av kort planlegging i forkant, var ikke dette mulig å få til. Men positive tilbakemeldinger har gitt oss muligheter for å møte produsentene til neste sommer da vi vil prøve å komme tilbake til Paris Air Show. Det var mye spennende å se i Berlin. De statiske utstillingene var fordelt på hele 55 000 kvadrat innendørs utstillingsplass. Her fant eg så å si alle leverandører og produsenter som jeg har vært borti i en eller annen form for jobb. Det som eg savnet var tilstedeværelsen fra de norske firmaene, da tenker jeg spesielt på de som innehar Part 21 godkjenning. Her var et enormt marked for design og muligheter for å vise seg frem. Med min erfaring fra tungt vedlikehold i Heli-One syntes eg det hadde vært på sin plass at Heli-One hadde vært representert da så å si alle våre kunder var tilstede. Kanskje det kan være en tankevekker å presentere for lederne når en kommer hjem fra en fantastisk langhelg i Berlin.

For NHF
Thorbjørn Erland



Forbundskansler Angela Merkel åpnet ILA 2010

PÅ BESØK HOS



To spente NHF medlemmer reiste på tur til Spitsbergen. Undertegnede hadde v Finn Thommasen ,vara i NHF stilte sporty opp. Det var ikke mye jeg visste om Spitsbergen da vi dro opp, men litt informasjon er verdt å få med seg.

Svalbard har et Landareal på ca 61.020 km², omtrent som Troms og Nordland til sammen. Så mye som 60 prosent av landarealene har isdekke, og mindre enn ti prosent har vegetasjon.

Spitsbergen er Svalbards største øy. Øya fikk sitt navn av nederlenderen Willem Barents, som oppdaget den i 1596. Han kalte den West-Spitsbergen (Svalbard i sin helhet kalte han Spitsbergen), fordi det var så mange høye spisse fjell der.

Den faste bosetningen på Spitsbergen er Longyearbyen, Barentsburg, Ny-Ålesund og Svea. I tillegg er det mindre forskningsstasjoner og meteorologiske stasjoner i Hornsund, på Hopen og Bjørnøya. Det er ca 2150 innbyggere på hele Svalbard, og med mer enn 3000 isbjørner, er det ikke rart at mennesker må treffe dem av og till!

Klimaet er spesielt. Longyearbyen har midnattsol fra 20. april til 23. august og mørketid fra 26. oktober til 15. februar. Fjordene og havområdene nord og øst av Svalbard er islagt 8-9 måneder i året, mens fjordene på vestsida av Spitsbergen kan være isfrie store deler av vinteren.

Svalbard har et globalt frøhvelv der, som skal inneholde frø av alle plantearter vi har, dette for å sikre artene mot fremtidige globale katastrofer, som atomavfall, plantesykdommer etc. Alle land i verden skal kunne hente ut sine genetiske arter som oppbevares kjølig slik at de ikke videreutvikles, men kan tines opp igjen senere.



Longyearbyen er den største byen på Spitsbergen. Finn og jeg ankom Longyearbyen utpå ettemiddagen, til strålende sol og behagelig temperatur. Faktisk i le for vinden, satt vi og svetta i T-skjorter. Slike dager er det ikke mange av der oppe, og det kunne sees på antallet som var ute for å nyte varmen denne dagen.

Må si at det føltet rart å gå hjem til hotellet klokka halv to på natta, med sola midt på himmelen som enda varmer i ansiktet! Det er ikke mange gruver igjen her oppe. Av 7 gruver, er det bare gruve 7 som fortsatt er åpen. Gruvevirksomheten i Longyearbyen drives av Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Gruve 7, ligger omtrent en mil øst for byen under Gruve 7-fjellet mellom Bolterdalen og Foxdalen. Her produseres årlig ca 80 000 tonn kull. Hovedproduksjonen foregår nå i Sveagruva, der det tas ut ca 3 millioner tonn årlig. Den siste gruva som ble drevet for hånd, Gruve 3, ble stengt i 1996.

Forskere, studenter og turister er den største delen av virksomheten her oppe. Det er mye spennende å ta seg til, både sommer og vinter. Det er et eldorado for friluftsjinterreserte mennesker, og dyrelivet er fantastisk.

Airlift ble etablert i 1986 og er i dag Nordens ledende helikopterselskap på innlandet, de er også det eneste norske selskapet som opererer redningshelikopter på statlig kontrakt.

Helikopterflåten på 17 helikoptre dekker de fleste behov, fra transport av 17 personer til løft på 4 tonn. Det er skjedd endringer i eierstrukturen iløpet av årene, også her, så en oppklaring er vel noe kanskje andre også kjenner de trenger her.

Selskapet Airlift ble etablert i 1986 og har hovedkontor ved Førde Lufthavn i Sogn og Fjordane. Selskapet er eid av Blueway, som igjen er eid av Reiten & Co (60%), Helicopter Transportation Group (40%) og Skogstad Coporate.

Det er idag ca.80 ansatte i selskapet Airlift, og totalt i med Blueway er de ca 280.

Blueways danske datterselskap DanCopter vant som mange vet, en stor Shell kontrakt om leveranse av helikoptertjenester i Nigeria i juni i år.

Kontrakten som har en varighet på fem år, og opsjon på 2 ganger 1 år, er inngått med Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC/NAPIM) og Shell Nigeria. Kontrakten har en årlig verdi på USD 80 millioner, som tilsvarer NOK 515 millioner kroner. Det er Caverton DanCopter Nigeria som vil stå for leveransene, et selskap hvor DanCopter og dets nigerianske partner Caverton Helicopters eier 50 prosent hver.

I starten vil man levere tjenester med en kombinasjon av DanCopter og Shells egne helikoptre. Disse helikoptrene vil så gradvis bli skiftet ut med syv nye mellomstore helikoptre eid av Caverton og DanCopter.

Blueway Gruppen

Blueway har levert helikopter-tjenester siden 1986. Selskapet opererer en flåte på 26 helikoptre og tilbyr spesialiserte tjenester



til følgende sektorer: Offshore, infrastruktur, miljø og søk- og redning (SAR). Selskapet har 209 ansatte og omsetningen i 2009 var NOK 509 millioner, og EBITDA på NOK 104 millioner. Av inntektene utgjør offshorevirksomheten ca 60 prosent, infrastruktur og miljø ca 30 prosent og redning ca 10 prosent.

Gruppens selskaper opererer under følgende selskapsnavn: Blueway Offshore, DanCopter, Airlift (redningstjenester for norske myndigheter, infrastruktur og miljø) og Vertech Offshore. Blueway har virksomhet i Norge, Sverige, Danmark, Finland, Nederland og Nigeria. I tillegg tilbyr Vertech Offshore sine tjenester globalt.

Airlift

Airlift har tre forretningsområder: innlandsmarkedet i Nord-Europa, tungløft og søk og redningstjeneste. Innlands- og tungløftsvirksomheten skjer fra baser i Sør Norge og Sverige.

Det var ikke vanskelig å få lov å komme å treffe gutta som jobber for Sysselmannen på Svalbard i Longyearbyen. Jeg fikk nummeret til Sten Nordahl, redningsmann hos Airlift, og på forhånd hadde jeg håpet at det kanskje skulle være mulig å bli med/se på når de trente. Bedre ble det. Vi fikk delta.

At jeg skulle ligge å flyte i overlevningsdrakt i Isfjorden på Spitsbergen, for så å bli plukket opp av helikopter, var rimelig surrealistisk. Vi var 15 stykker som ble plukka opp, og det var imponerende å se hurtigheten og proffesjonaliteten til alle involverte.

Vi fikk også delta på debriefen etterpå sammen med hele crewet. Spennende å få et bilde av hva de involverte synes om operasjonen sette fra alle involverte parter.

Etter å ha spist lunsj med gutta på basen, fikk vi låne bil av dem. Og det var faktisk utrolig spennende å komme utenfor byen og

tenke på at vi faktisk kunne støte på Isbjørn. Skiltene med bildet av isbjørnen dukker opp like utenfor bebyggelsen i Longyearbyen. Sommertid er det lite mat å hente, så det hender den dukker opp litt nærmere bebyggelsen i jakten på mat denne tiden av året.

Arbeidsområdet til Airlift på Svalbard er veldig annerledes fra det vi er vant til. Ikke bare er det arktisk polarstrøk, men man snakker om avstander som i seg selv blir utfordringen til tider. Airlift kan i juni stolt si at de har gjennomført en redningsaksjon som tok pusten fra de fleste. Hele 2230 km ble unnagjort tur/retur! Helikopteret tok av fra Longyearbyen, tanket i Ny-Ålesund før det fortsatte over Framstredet til Grønland, og tanket også på Stasjon Nord på tur og retur.

Det var de grønlandske myndighetene som anmodet Sysselmannen om hjelp, etter at et dansk Twin Otter-fly hadde kjørt seg fast i snøen under landingen for å hente den syke og ikke lot seg spa løs.

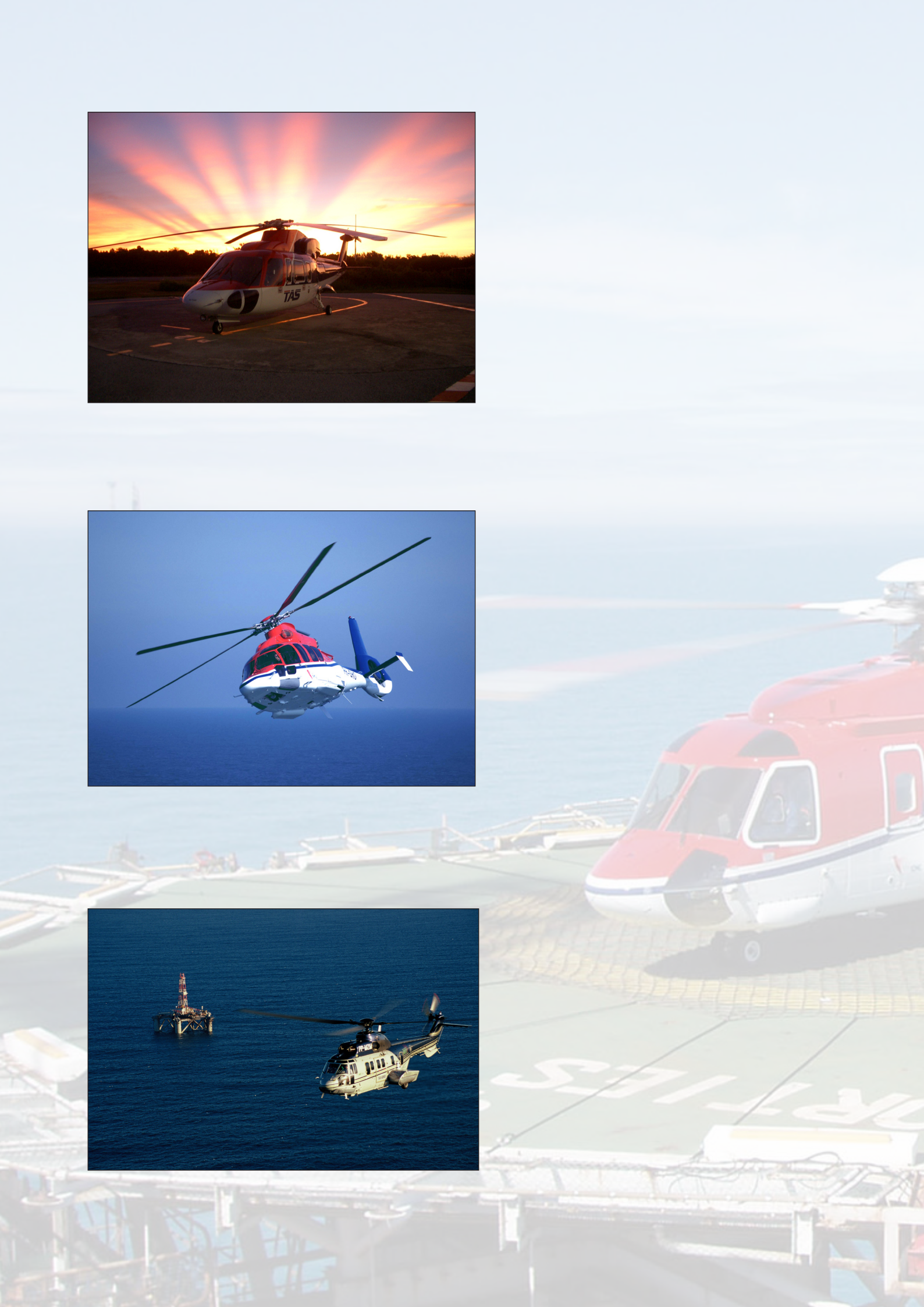
Fire mann fra Airlift AS og to fra Longyearbyen sykehus deltok i redningsoppdraget.

Dette er sannsynligvis verdens lengste redningsoppdrag!

I fjor ble det gjennomført rekordmange redningsoppdrag på Svalbard. Den lokale redningssentralen var involvert i 81 redningsaksjoner mot 72 året før. En økende andel av disse er oppdrag med helikopter.

NHF ønsker å avslutte med å takke for besøket og håper at hele helikopterindustrien i Norge en dag kan samles under et forbund med felles interesser!

Finn Thommasen og Laila Veronika Østbø



Solakonferansen 14-15 sept. 2010

Solakonferansen har blitt ett årlig arrangement samt en tradisjon der ulike parter av luftfartsnorge kommer sammen til debatt rundt de utfordringer som vi støter på i det daglige. Det debatteres også rundt problemstillinger som angår de lovgivende organ og forvaltningsorgan som vi faller inn under her i landet og internasjonalt. Hovedtema for årets konferanse er Norsk luftfart i ett internasjonalt perspektiv, og i hvilken grad det blir mulig å beholde særnorske krav i lovene når vi går over til et felles europeisk regelverk. Flyplassene skal sertifiseres, reglene for nordsjøflyging skal settes av organ i EU som kanskje sitter med mangelfull kompetanse på området og lignende utfordringer.

Den 23. Solakonferansen ble tradisjonen tro åpnet av ordføreren i Sola kommune Håkon Ræge. Han legger stor vekt på viktigheten for regionen det er å ha en vell fungerende flyplass og hvor sentral rolle Stavanger Lufthavn spiller for næringslivet i regionen. Han roser næringslivet som tar del i konferansen og måten det samarbeides på for å styrke tilhørigheten samt å samarbeide for styrking av videre drift og satsing. Dette gjelder både i næringslivet lokalt og opp mot politisk påvirkning som kan virke positivt for regionen. Han nevner også hvilken stor betydning flyplassen har for arbeidsplasser og det er ikke å stikke under en stol at det er en betydelig andel arbeidsplasser direkte i tilknytning til Stavanger Lufthavn. Kommunen ønsker å sikre disse arbeidsplassene med tilrettelegging for fremtidig utbygging både av selve flyplassområdet og infrastrukturen rut flyplassen.

Videre holt samferdselsministeren Magnhild Meltveit Kleppa et åpningsforedrag om viktigheten for luftfarten i Norge og hvilken betydelig rolle den spiller for samferdselen i landet. Det er mange små flyplasser spredt rundt i landet på avsidesliggende steder, men alle disse bidrar til å sikre god kommunikasjon mellom småsamfundene og ytterkantene i landet. Kleppa trekker fra sin egen erfaring som pendler og legger vekt på at det er mange i hennes situasjon som er avhengig av nettopp å ha ett godt utbygd rutetilbud over hele landet. I soria-moria har regjeringen gått inn for å subsidiere ulønnsomme ruter slik at en opprettholder rutetilbudet som i dag ligger til grunn, og dagens plan for luftfarten skal ligge uendret. Kjernestrukturen for flyplasser skal opprettholdes og staten har gått inn for å gi støtte til driften av flyplasser som ligger utenfor avinor-systemet (totalt 12 mill. kroner). Luftfarten i Norge er ikke bare statlig styrt, og hun ser positivt på samarbeidet mellom statlige og private aktører. Det samarbeides over bedriftsgrenser i forum for styrking av sikkerheten og da nevnes spesielt samarbeidet som gjøres for bedring av sikkerheten innen flygning med helikopter på norsk kontinentalsokkel. At det legges vekt på strenge krav til trening og at treningsenterne er lokalisert på Sola sammen med det store helikoptermiljøet som alle rede ligger her gir grunnlag for godt samarbeid med fokus på sikkerhet.

Kleppa tar også opp problemstillinger knyttet til hvordan vi står rustet når uventede situasjoner oppstår som for eksempel askekrisen

fra Island? Hvordan kan vi lære av det som vi nå har vært gjennom og hvordan kan vi samarbeide for å redusere konsekvensene. Dette er sentrale spørsmål fordi vi er ett langstrakt land som er avhengig av ett godt flytilbud for å komme ut i distriktene.

Hva skjer med operatørene i markedet? Staten er eier i SAS. Et av hovedargumentene for dette er at vi skal sikre ett godt og dekkende rutetilbud til befolkningen. Problemet er at SAS-systemet er dyrt og tungt å drive. Staten går inn med store kapitalinnsprøytninger, men har ikke beslutningsrett når det kommer til driften og avgjørelser rundt denne. På den måten kan ikke kapitalinnsprøytingen sikre den videre driften eller avgjøre hvor selskapet velger å satse. Derfor ønsker hun Norwegian velkommen inn på rutenettet nå som de har bygd seg opp til å bli en betydelig stor operatør på det norske rutenettet. Fremtiden til SAS hviler også mye på driften at datterselskapet Widerøe som dekker mesteparten av kortbanenettet.

For Kleppa er det viktig at vi får innført det felles europeiske regelverket også i Norge. Dette vil gi like rettigheter for passasjerene og det vil bli lettere å forholde seg til. At 27 land har gått sammen til å danne det som i dag er EASA ser hun på som positivt for effektiviseringen av regelverket. Dette vil gi større konkurransevne for foretak, og minske muligheten for statene til å ulovlig subsidiere sine egne operatører. Men det må også være rom for enkelte særnorske krav i tillegg til det felles regelverket. Spesielt gjelder dette for den del av luftfarten som berører kontinentalsokkelen. De særnorske kravene er med på å bedre sikkerheten for helikopter operasjoner offshore, og disse er nødvendig siden forholdene vi opererer under i Norge er så ulike til det som resten av EASA opererer under.

Direktør i NHO luftfart, Thorbjørn Lothe, tok for seg avgiftspolitikken i norsk luftfart, og i sær ordningen med kryssubsidiering. En rekke særnorske avgifter tynger norsk luftfart, og svekker konkurransevnen. Otto Lagerhus fulgte opp med en bekymringsmelding hvor han var redd for at EU/EASA lagde så mange nye lover, og forordninger at Europeisk luftfart var i ferd med å manøvrere seg "out of business". Beslutningsprosessen i EASA motvirker enkelhet, og utvikling av regelverket. Når EASA bygges opp til å ta over mange av de oppgavene de nasjonale tilsynene hadde hatt til nå, så må landenes luftfartstilsyn reduseres tilsvarende. Vi trenger ikke dobbelt byråkrati. Klar tale fra en tidligere luftfartsdirektør.

Den sittende regjeringen har ønske om lyntog mellom de største byene i landet. Dette ville klart påvirke volumet på antall reisende med fly, det er disse strekningene som i dag sørger for tilskudd til alle underskuddsflyplassene i Norge. Vil det bli aktuelt å legge togbilletten ekstraavgift for at vi fortsatt skal kunne opprettholde flyrutenetilutkantnorge? Statsråden hadde ikke noe klart svar på dette.

Man kom også inn på den forskjellige praktisering av EASA regelverket. Det ble uttrykt bekymring for "greske" tilstander i enkelte land. Andre land lå godt ut på andre siden, med Norge i en særstilling som det landet med den strengeste tolkningen av regelverket. Også avgiftene på samme tjenester spriker stort i fra land til land. Det kom klart og tydelig fram at om man ønsket å starte et flyselskap, så var ikke Norge det landet man valgte å registrere seg i.

Etter innlegget fra NFO kom tidligere luftfartsdirektør Otto Lagerhus på podiet og gjorde noen tanker om utviklingen fra det gode gamle norske regelverket og frem til det felles regelverket som i dag innføres av EASA og EU. Med tanke på utviklingen mener Lagerhus at vi har beveget oss bakover i tid. EASA er på nivå med det vi var på åttitallet. Etter at lovverket skulle styres fra Europa har byråkratiet blitt større og tyngre. Saksbehandlingen tar lengre tid og det blir litt som å trå i tyggegummi. Regelverket blir mer komplekse og vanskeligere å forholde seg til, spesielt for mindre operatører. Ett annet hovedpoeng er at EASA skylle kunne erstatte en del av enkelte nasjonale tilsyn, men isteden har det blitt bygd opp parallelt med nasjonale tilsyn slik at det blir en fordobling av administrasjon å forholde seg til.

Når det kommer til harmoniseringen mellom landene og regelverket har Lagerhus stort sett det samme synet som resten av deltagerne på konferansen. Det er store forskjeller hvordan de enkelte land tolker regelverket. Dette skaper ulike konkurransevilkår. Dette i sammenheng med at Norge har en veldig streng tolking av regelverket og at Norge er et relativt dyrt land å drive i gjør at vi er mindre konkurransedyktige enn våre naboer i Europa.

Men på det som går på sikkerheten så kan EASA dokumentere med statistikk at antallet hendelser og hendelser med fatale utfall har blitt redusert. Dette er fordi EASA samler statene til et felles samarbeid med strenge rutiner for kontroll og innrapportering. EASA samler data samtidig som de bruker dette til å sette strenge krav og har nøy kontroll på dokumentasjon

Fra AEI kom Fred Bruggemann som hadde fokus på outsourcing. Er dette en løsning eller ett problem?

Han har vært i bransjen på teknisk side lenge og startet derfor med å se litt historisk på hvor vi startet med kommersiell flyging og hvor vi er i dag. Det har vært en enorm utvikling, både teknisk og konkurransemessig. Det er mange aktører og markedet er presse i hard konkurranse. Dette betyr at firmaene må kutte kostnader og spare der det er mulig. Her kommer outsourcing inn i bildet. Det har vært en tradisjon for stor nasjonale flyselskaper med egne vedlikeholdsorganisasjoner. Men etter hvert som flere og flere lavprisselskaper har kommet inn og presser på konkurransen i markedet, har det også blitt konkurranse på vedlikehold. De store selskapene deles opp og går over til å bli mer rene operatører der vedlikeholdet outsources til billigere tekniske vedlikeholdsorganisasjoner. Problemet med dette er at en mister kontrollen på hva som gjøres med maskinene som sendes ut på vedlikehold utenfor sin egen organisasjon. Kulturen og holdningene kan variere mye fra organisasjon til organisasjon samt hvor i verden denne ligger. Det er også bevist at når du leverer vekk maskiner for vedlikehold, så får du kun det du har bestilt, men den

gang man gjorde vedlikeholdet selv, var det mer fokus på å gjøre litt ekstra for å spare i det lange løp. Det er mange eksempler der store selskap har sent ut maskiner for vedlikehold i lavkostland, der maskinene har kommet hjem og måtte stå i flere måneder på grunn av slett arbeid. Papirarbeidet fra vedlikeholdet ser tilsynelatende greit ut. Godkjenningene til vedlikeholdsorganisasjonene ser bra ut på papiret, men uten regelmessig audittering av arbeidet som utføres kan vi ikke ha kontroll på om alt er som det skal. Dette betyr at en outsourcing kan bli veldig kostbart og føre til mye dobbeltarbeid i lengden. Fred mener at det er viktig med oppgående foreningsarbeid fordi dette er den eneste måten vi kan påvirke arbeidsgiverne til å ikke outsource arbeid. En av våre viktigste oppgaver er å bevise hvilke kostnader dette vil kunne påføre oss i form av ekstrakostnader.

Bruggemann er bekymret over utviklingen etter å ha sett mange eksempler på dårlig utført vedlikehold i lavkostland. Men han ser samtidig at dersom en kjører en veldig ryddig prosess og velger en seriøs og åpen leverandør, så kan outsourcing være en måte å overleve i ett tøft marked. Det som er viktig er at man auditterer og overvåker vedlikeholdet, og at foreningene er våkne å får delta i prosessene. Man må sette sikkerheten øverst, så økonomien. Dette er foraningenens kamp.

Andre dag av årets solakonferanse ble åpnet av Peter Williams som er ulykkesetterforsker fra havarikomisjonen på New Zealand. Foredraget han hadde stort fokus på innlandsoperasjoner med små og mellomstore luftfartøy. Han sammenlignet statistikker over hendelser i New Zealand med hendelser i Norge i samme tidsperioder. Han erkjenner at statistikken over norsk og skandinavisk luftfart er bedre, og at New Zealand har sett på Skandinavia når det kommer til å regulere luftfarten på en måte som kan redusere ulykker.

Grunnet gammelt regelverk fra femtitallet har New Zealand hatt en del "cowboy" tendenser blant små operatører og private piloter. Det har vært vanlig å bruke små helikopter til jakt der en rekke ulykker har skjedd fordi piloten blir for opptatt av jakt på bytte enn å fly. Det ble i 92 startet ett stort arbeide for å få statlig regulering av luftfarten, noe som har gitt gode resultater over tid. Det er blitt strengere krav til operasjonene, operatørene og pilotene. Det er også blitt lettere å straffe de som bryter regelverket i form av bøtelegging og idragelse av sertifikater.

Luftfartsdirektør Heine holt ett foredrag om utviklingen som han ser for seg at tilsynet vil ha fremover. Det skal fokuseres mye på rammebetingelsene til tilsynet for å sikre konkurransevilkårene. En del av dette er at tilsynet skal ligge på et riktig kompetansenivå og med riktig utviklingstempo i forhold til de øvrige europeiske landene. Tilbakemeldingene fra eurokontroll viser at tilsynet ligger godt an og har gode forutsetninger. Luftfartstilsynet satser mer på arbeidsmiljø en tidligere. Det er nå innledet et samarbeid med arbeidstilsynet for å bedre forhold som støy, hvilebestemmelser og "group safety".

Dette fører til at operatører med bakkepersonell som tidligere var underlagt arbeidstilsynet direkte skal være det via luftfartstilsynet. Når det gjelder regler for personell innen security, så har nye regler

vert ute på høring. Dette er en standardisering av kompetanse, opplæring og sertifisering som EASA ønsker å gjennomføre, men den kommer noe forsinket i kraft i Norge siden prosessene blir forlenget gjennom EØS. Men slik det ser ut i dag blir det snakk om små justeringer som ikke vil ha for store innvirkninger.

Luffartstilsynet jobber også med å bli bedre på kundebehandling og bedre på å yte service ut til brukerne. Dette har stort fokus gjennom blant annet å arrangere konferanser, bransjeturer og sikre informasjonsflyt gjennom nettsider og den offentlige debatten.

Det er også viktig for Luffartstilsynet å få oversikt fra bransjen hvilke konsekvenser innføringen av felle europeiske regelverk får for operatørene, slik at de kan legge press på EASA i utviklingen av nye regler der vi trenger særnorske krav for å opprettholde sikkerheten. Den neste store endringen som det jobbes med er Luffartspakke tre og innføringen av "singel european sky". Her skal hele flysikringstjenesten omlegges slik at en får bedre oversikt, det blir enklere for operatørene og bedre kommunikasjon. Det jobbes tett med andre tilsyn i Europa og med Eurocontrol for å gjennomføre dette.

Utfordringer i flysikkerhetsarbeidet var tema for neste foredrag som ble holdt av Alf Tørrisplass som er flygesjef i Airlift AS. Han ser positivt på at det har blitt mer og mer fokus på flysikkerhetsarbeid på innlandsoperasjonene med små luftfartøy. Og grunnen for dette er nok fordi det er her vi finner de høyeste ulykkestallene de senere årene. Tørrisplass kommer fra et selskap som i hovedsak driver innenfor aerial work og SAR som er en relativt risikofylt del av luffarten.

Det sies ofte at helikoptre er så kompliserte innretninger at de i seg selv utgjør en sikkerhetsrisiko. Det er en slags akseptert sannhet at helikopteroperasjoner er så vanskelige og kritiske at ulykker ikke er til å unngå. At helikoptre er kompliserte rent teknisk kan vi være enige om, men det er absolutt ikke noe problem å operere dem innenfor akseptable rammer. De er imidlertid så manøvrerbare at de kan invitere til risiko-ADFERD. Ulykker skjer sjelden under kompliserte oppdrag, de skjer gjerne i underveisfasen, svært ofte fordi en flyr under forhold der en burde stått på bakken, svært sjelden er det tekniske årsaker til havarier. Det er altså måten helikoptrene brukes på som er problemet. Det er dessverre alt for vanlig å påta seg og utføre oppdrag under forhold med for små marginer, og det aksepteres for høy risiko. Utsagn som "flyr ikke vi så får konkurrentene oppdraget", er ikke ukjent i en slik forbindelse.

De fleste kunder tar det faktisk for gitt at sikkerheten er ivarett. Min påstand er at det faktisk er bransjen selv som har "solgt inn" og akseptert risikoatferd, med en misforstått oppfattelse av kundetilfredshet. Mytene om kravet fra markedet har man stort sett skapt selv.

Regelverket brukes også ofte som en unnskyldning for risikoadferd. Vi hører ofte utsagn som: "Reglene er laget for ruteflyging og passer ikke oss. Vi lever av dette og da kan vi ikke følge reglene, hvordan skal vi ellers kunne utføre oppdragene?" Tørrisplass tror både regelverket og interne driftsbestemmelser stort sett er gode nok. Problemet er vanligvis at de ikke følges. Han tror dessverre

det finnes en del cowboys i bransjen vår, og tror det eksisterer en ukultur blant en del i bransjen som aksepterer / søker risiko og har en negativ holdning til regler og prosedyrer. Disse pilotene blir ofte hausset opp og fremstilt som superpiloter fordi de aldri sier stopp og alltid får jobben gjort. Så lenge det er erfarne piloter som gjør dette går det som regel bra og kundene er fornøyde og tenker ikke over at det bare var flaks at det gikk bra.

Hvorfor er det slik? Det er holdningene det er noe feil med. Tørrisplass mener derfor den aller største utfordringen i flysikkerhetsarbeidet innen vår del av bransjen dreier seg om å endre holdninger. Holdninger hos den enkelte flyger, selskapene, kundene og hos myndighetene. Mangel på holdning, er kanskje den viktigste årsaken til de mange ulykkene vi ser innen innlands helikoptervirksomhet. Vi skal derfor se litt på hva Airlift har gjort på denne fronten.

For å starte med den spisse enden, altså hos pilotene. Helikoptere involvert i innlandsaktiviteter bemannes som regel med kun en pilot. I motsetning til et multi crew konsept som offshore, der en kan utdanne og utvikle både faglig kompetanse og holdninger hos pilotene gjennom tiden de tjenestegjør som co-pilot, er dette en utfordring i en "single pilot" operasjon. Tilførselen av piloter til innlandsflyging skjer som regel direkte fra flyskolene. Ofte er dette inngangen til pilotyrket. Som oftest får de ferskeste pilotene de svakeste (svakeste) maskinene, ofte får de betalt pr flytime og kun om de gjennomfører oppdraget. De har gjerne deltidsjobb i flere selskaper og er således stort sett uten operativ kontroll. De har ingen seniorer de kan spørre og få rettleiding av.

Alle vet at det er lønnen vi lever av. Når lønnen kun utbetales på flytimebasis, sier det seg selv at det blir et behov for piloten til å gjennomføre flygingen, nesten koste hva det koste vil. Dessverre koster det av og til for mye – nemlig livet til vedkommende og de en har med.

Hvordan kan en da tilføre dem gode holdninger? Man må starte allerede ved flyskolene. Det må legges mye mer vekt på holdningsskapende arbeid enn det gjøres i dag. Å lære å fly et helikopter er ingen heksekunst, å tillegge seg gode holdninger og evne til å si nei er en betydelig større utfordring.

I Airlift grep vi tak i denne problemstillingen for mer enn 10 år siden. Vi stilte oss spørsmålet: Hvordan få frem faglig dyktige piloter med de ønskede holdningene? Vi kom til at dette måtte skje på to plan: Dels måtte vi jobbe målbevisst med holdninger generelt, gjennom jevnlig fagsamlinger og ikke minst gjennom at ledelsen viser vilje til å bruke tid og ressurser på denne aktiviteten. Vi måtte ha gode rapporteringssystemer og søke å skape et miljø der pilotene føler seg trygge på at det de rapporterer ikke blir brukt mot dem, men kun blir brukt for å hindre gjentakelser, altså "penaltyfree rapportering". Samtidig måtte vi finne en måte å tilføre nye piloter den kompetanse og de holdninger vi ønsket at våre piloter skulle ha.

Resultatet var etablering av det vi kan kalle et "MULTI CREW LIGHT - KONSEPT". Vi søkte myndighetene om godkjenning for PICUS (Pilot in Command Under Supervision) på en-pilot helikoptere og fikk aksept for det. I Airlift operer vi derfor i dag

alltid med to mann også i single pilot helikoptre, pilot og lastemann, begge er vanligvis utdannede piloter. Et nøkkelpoeng i konseptet er at begge pilotene har anledning til å logge flytiden. Å få en flyger som selv bygger timer, til å gi disse fra seg til en nyutdannet pilot er ikke enkelt. Løsningen var altså å få godkjenning for at begge kan logge flytiden.

Kandidaten blir ansatt som lastemann og jobber kun som dette første sesong. Han er likevel et fullverdig medlem av flight crew og har full anledning til å stoppe en operasjon han finner for risikabel (eks. dårligværsflyging). Han lærer seg det som foregår på bakken (det er ganske omfattende i en innlandsoperasjon) og vil når han en gang blir pilot kunne bruke all sin kapasitet på selve flygingen, uten å måtte spekulere på hva som skjer på bakken. Om vi finner kandidaten egnet gis vedkommende typeutsjekk på den helikoptertypen han jobber med og han kan begynne sin supervision periode.

I siste fase for eventuell jobb som pilot blir vedkommende utnevnt til trainee og treningen blir mer målrettet og kandidaten får utsjekk på forskjellige oppdragstyper. Om kandidaten gjennomfører trainee-perioden med akseptabelt resultat - og om selskapet har et behov for piloter vil ved kommende kunne få tilbud om jobb som pilot i selskapet. Resultatet av dette systemet er at vi får svært dyktige piloter med de rette holdningene. Dette viser igjen på hendelsesstatistikken.

Utfordring med innføring av EASA Ops. Når vi nå ser EASA Ops rundt hjørnet er vi svært spent på om vi fortsatt får aksept for at dette systemet videreføres. Dessverre er det signaler om at EASA ikke riktig forstår dette med "commander under supervision" på single pilot helikoptere. Å fjerne denne muligheten vil etter hans mening være et stort tilbakeskritt for flysikkerheten. Forhåpentligvis kan norske luftfartsmyndigheter hjelpe oss å vinne forståelse hos EASA for hvor verdifull denne ordningen er.

For å få piloter med høy fagkunnskap og gode holdninger er selvsagt selskapets rolle utrolig viktig. Uten et stort engasjement og de rette holdningene hos toppledelsen og for den saks skyld eierne, hadde det ikke vært mulig å drive med et så gjennomført og målrettet flysikkerhetsarbeide som Airlift gjør. Vi har brukt, og bruker mye tid, energi og ressurser på proaktivt sikkerhets- og holdningsskapende arbeide, og selv i økonomisk svært dårlige år blir ikke dette arbeidet berørt. Vi ser resultater av dette i dag. Dessverre er bransjen preget av at mange mangler disse holdningene. Jeg tror dette ofte beror på manglende kunnskap om luftfart og hva som skaper sikkerhet. De som leder selskapene har for lite kunnskap om sikkerhetstenking og har i alt for stor grad kun økonomiske mål for øyet.

Det finnes ca 20 AOC holdere for helikopter i Norge i dag. Om vi trekker fra 2 offshore operatører og 2 ambulanseoperatører, står vi igjen med ca 16 selskaper som driver innenfor et marked med ca 35000 flytimer pr år. Enkel matematikk viser at det ikke er all verden å dele på hvert selskap. Når vi vet at det i tillegg finnes et antall selskaper som flyr på andres AOC (det vi kaller utleie av AOC), blir bildet enda verre. Alle forstår at det blir fryktelig mange om beinet og svært mange små operatører, uten økonomisk

grunnlag for å kunne drive med planmessig flysikkerhets- og holdningsskapende arbeide blant sine ansatte. Utfordringen blir at myndighetene må stille større krav til de som etablerer og driver helikopterselskaper, og det må også være samme krav til en AOC holder med 2 helikoptre som en med 20 - slik er det dessverre ikke i dag.

Hva er så myndighetenes rolle i dette? Det er i Norge altfor lett å skaffe seg en AOC for helikoptervirksomhet. Vi har selskaper med AOC som ikke engang har en hovedbase, men bare et forretningskontor. Dette gir selvsagt lavere kostnader, men hvordan et slikt selskap kan drive med sikkerhetsarbeide er litt vanskelig å forstå. I tillegg til at AOC'er deles ut i øst og vest, tillates det i tillegg utleie av AOC. Det vil si, det fremstilles ikke som utleie av AOC, men faktum er ofte som følger: En entusiast (gjærne nyutdannet pilot med tilgang til penger) oppretter et selskap, kjøper et helikopter, tar kontakt med en operatør og spør om de kan operere under vedkommendes AOC. Dette får AOC innehaver så noen kroner pr time for. De mest "seriøse" AOC holderne søker så om sekundærbasegodkjenning for enkeltmannsoperasjonen. Da synes myndighetene å være fornøyd. Enhver seriøs operatør kan se at muligheten for operativ oppfølging av en slik operasjon er nær umulig. Piloten er ikke en del av et operativt system og er stort sett overlatt til seg selv. Ikke sjelden har han kun betalt for de flytimene som gjennomføres, hvilket selvsagt fører til et enormt press for å gjennomføre flygingen.

Det vi som operatører med ambisjoner om å drive uten ulykker etterlyser er "level playing ground". Det er det ikke i dag, det stilles mye høyere krav til en etablert operatør som faktisk tar sikkerhetsarbeidet på alvor, enn det gjøres til små enmanns operatører uten system i ryggen. Vi har sågar hørt Luftfartstilsynets representanter uttale at; "vi kan jo ikke stille de samme kravene, de har jo ikke råd til det..", eller "flyging på andres AOC er jo egentlig en god ting, siden det fremmer luftfarten". I Airlift mener vi Luftfartstilsynet må ta en helt annen approach til dette med utleie av AOC, og også følge mye mer opp med tilsynsvirksomhet. Noe av utfordringen blir også å få myndighetene - i dette tilfellet Samferdselsdepartementet - til å følge opp sine uttalelser om at det skal settes fokus på innenlands helikoptersikkerhet, gjennom bevilgning av penger til å gjennomføre sikkerhetsstudier a la Sikkerhetsstudiene innen Offshore flyging for innland. Det har de så langt ikke riktig vært villige til.

Det er heldigvis bedring på gang. Luftfartstilsynet har tatt initiativ til opprettelse av et Flysikkerhetsforum for Innlands helikopter (FsF). Forumet rapporterer direkte til Samferdselsdepartementet og jobber for så vidt uavhengig av Luftfartstilsynet. Jeg tror Flysikkerhetsforumet vil være - og er faktisk allerede blitt - et godt verktøy for å bedre sikkerheten, ikke minst gjennom påvirkning av markedet og alle operatørene som deltar. Bare det å være med å diskutere flysikkerhet er holdningsskapende. Videre er Luftfartstilsynet styrket på bemanningssiden i den senere tid, dette fører forhåpentligvis til flere inspeksjoner

For NHF
Thorbjørn Erland

Luftfartstilsynets Bransjetur 2010

Så langt det lar seg gjøre prøver Luftfartstilsynet å arrangere en årlig bransjetur der aktørene innen norsk luftfart får muligheten til å sitte sammen for å dele erfaring og for å tilegne seg informasjon om luftfartstilsynet sitt arbeid både nasjonalt og internasjonalt. I år gikk turen til Köln med fokus på EASA og prosessen rundt arbeidet som gjøres ved utformingen av lovverket. Turen gikk over to dager. Den første dagen var satt opp av luftfartstilsynet som en workshop der det var hentet inn forelesere fra Avinor, Norsk kabinforening, NFO i tillegg til tilsynets egne representanter. Den siste dagen er et samarbeid mellom tilsynet og EASA der deltagerne var invitert til et besøk hos EASA med gjennomgang av prosessene rundt utformingen av lovene samt implementeringen i de ulike medlemslandene.

Tor O. Iversen som er informasjonsdirektør innledet den første dagen med å ønske velkommen til bransjeturen. Det ble her lagt stort fokus på viktigheten av kommunikasjonsflyten mellom de ulike aktørene i bransjen og hvor viktig det kan være å jobbe sammen på ulike fronter for å få frem Norges syn på saker rettet mot EU og EASA. Vi fikk også et kort historisk innblikk i utviklingen til luftfartstilsynet frem til i dag når de sitter i Bodø.

Luftfartstilsynet ble som kjent flyttet nordover, noe som ikke gikk helt knirkefritt. Nå som en ser tilbake på prosessen gir både tilsynet selv og samferdselsdepartementet uttrykk for at de siste årene har virket positivt på utviklingen av tilsynet til en bedre organisasjon. Kort oppsummert har tilsynet i dag ca 170 ansatte, de jobber under en kostnadsramme på 170 millioner kroner pr år og inntektene er delt opp i statlige tilskudd som utgjør ca 50 mill. og driftsinntekter fra selskapene på 120 mill. i året.

Tilsynet ser som sagt på bransjeturer og konferanser som et viktig ledd i kommunikasjonen mellom partene innen norsk luftfart. Hovedgrunnene til at de velger å fokusere på dette er at de ser en betydelig gevinst i at aktørene er kjent med gjeldende regelverk og deltar aktivt i høringsrunder. Det er viktig å belyse bransjens påvirkning ut i Europa samtidig som det er viktig for tilsynet at de kan bruke bransjens nettverk til påvirkning av regelutformingen fra EASA for å sikre særnorske interesser. En forutsetning for at alt dette skal henge sammen og at det skal fungere, er å bygge opp om en kontinuerlig og god informasjonsflyt fra tilsynet ut til aktørene.

Velkomstinnlegget ble så avløst av Tomm-Alexander Øvre, seniorrådgiver i samferdselsdepartementet. Hans fokus ble rettet mot den europeiske regelverksutviklingen og dette som premissleverandør for norsk luftfart. Han åpnet med spørsmålet; hvorfor har vi valgt å være med i EASA? Dette er faktisk interessant nok, for vi er ikke pålagt dette av EU, men Norge har helt fra starten bidratt betydelig innen utvikling av europeisk luftfart. Vi

har gjennom EØS avtalen fått muligheten til å være medlem av EASA, og på den måten har vi også en viss påvirkingsmulighet til utvikling av nye lover.

For en tid tilbake var regelverket i Europa tilegnet hver enkelt stat. Disse forholdt seg til blant annet ICAO, Eurocontrol, JAA og ECAC. Dette ga ett fragmentert regelverk med til tider store ulikheter fra stat til stat. Gjennom EU kom de ulike statene sammen og dannet i 2002 EASA som blir et samlet tilsynsorgan som utarbeider lovene som settes i kraft av EU-parlamentet. Dette gir ett felles regelverk som gir inntrykk av å være mer helhetlig og som skal sikre like konkurransevilkår over landegrensene. EU har derfor de siste årene blitt en mer og mer betydelig regelverksprodusent for vår bransje. EASA har laget tre luftfartspakker, der to av dem er innført i Norge.

Luftfartspakke to som er den siste innførte, inneholdt blant annet regulering av security, avtaler med tredjepartsland (land som ikke er regulert gjennom EU/EØS avtaler), samt innføring av "singel european sky". At Norge ennå ikke har innført luftfartspakke tre som inngår i EASA basic regulation 216/2008 har skapt noe bekymring ute i Europa. Dette er en konsekvens av at Norge ikke er et eu-land og derfor oppstår det ofte konflikter mellom norsk lov og implementering av EASA regelverk.

Det er både fordeler og ulemper med innføringen av felles europeiske regler. Noen av de fordeler som trekkes frem er: harmonisering, like konkurransevilkår, høyere sikkerhet, en enklere hverdag for operatører som opererer med baser i flere land og det gir større forutsigbarhet i utviklingen. Dette er ganske gode argumenter, men det finnes som sagt ulemper: Det er lang vei til Brussel, EU er en gigantisk organisasjon med lang saksbehandlingstid, er du liten har du liten påvirkingskraft, det er vanskelig å få gjennomslag for særnorske krav (krav som er kommet som konsekvens av topografiske forhold og særlig operative forhold på kontinentalsokkelen). Regelutformingen tar som regel utgangspunkt i EU sine gjennomsnittlige behov fremfor norske behov.

Det jobbes nå aktivt fra både Luftfartstilsynet og Avinor for innføringen av singel european sky, fordring 1070/2009, der EASA har satt krav til ytelsen hos flysikringstjenesten, samarbeidet mellom aktørene og bedring av sikkerheten. Dette er eksempler på EUs betydelige rolle, men samtidig hvor krevende det er for norsk luftfart å forholde seg til. Det er derfor viktig at aktørene i bransjen er med på å hjelpe tilsynet å forberede seg til ulikt komité arbeid slik at norsk luftfart kan være representert og har muligheten til å påvirke lovutformingen i en så tidlig fase som mulig.

Samferdselsdepartementet har i denne forbindelse laget en strategi på hvordan vi i Norge og som EØS medlem kan få frem våre syn og ha en best mulig påvirkning: Det er viktig å identifisere hvilken betydning en lovendring kan få for Norge så tidlig i prosessen som mulig. Det er da det er lettest å få inn endringer. Innspill til endringer må være konkrete og godt begrunnet. Man må ikke nekte ett forslag, men heller komme med alternative løsninger for å skape en debatt. Det må drives aktiv lobbyering slik at man finner felles allierte land som er fullverdige medlem av EU. Det må sikres en informasjonsflyt ut i bransjen slik at aktørene kan påvirke gjennom ulike organisasjoner som er representert i EASA. Det må sikres at Norge er representert med deltagere i workshops som gjør faglig vurdering av lovforslagene til EASA og representanter i kommisjonen og EASA må inviteres på befaring i Norge for å få se hvilke spesielle forhold vi opererer under sammenlignet med gjennomsnittet av EU.

Det ble tatt opp fra deltagerne at departementet burde være flinkere til å informere aktører i bransjen og at det kunne vert greit med flere samlinger og workshops for å bedre kommunikasjonen mellom de ulike leddene i strategien. Departementet inviterte da bransjen til å ta kontakt og komme med innspill til dette.

Etter to innlegg fra statlig sektor gikk stafettpinnen videre til arbeidstagernes side. Representert av Inger-Helene Enger fra Norsk Kabinforening med fokus på EU sitt regelverk og hvordan foreningene kan påvirke dette. Vi har i de skandinaviske landene og spesielt i Norge en kultur for organisering av både ansatte i fagforeninger og firma gjennom hovedorganisasjonene. Dette gir rom for ett trepartlig samarbeid som over tid skaper resultater. Studier viser at samarbeid mellom ledelse og fagforeninger gir raskere og større resultater enn den kulturen vi kjenner fra lavkostlandene og Amerika. Det er viktig å sikre ett godt samarbeid mellom arbeidsgiverne, myndighetene og fagforeningene. Norsk kabinforening er et eksempel på en forening som strekker seg langt for å oppfylle dette. De har gjennom sitt arbeide i ulike komiteer deltatt aktivt i europeisk regelverksutvikling siden 1990 (samme år som JAA opprettet Kypros avtalen). Og videre gjennom dette arbeidet påvirket 14 av kapitlene i regelverket EU-OPS. Dette beviser at fagforeningene har en del å komme med, og dette til tross for av Norge ikke er fullverdig medlem av EU.



Inger-Helene Enger, fra Norsk Kabinforening.

Det som Norsk kabinforening nå peker på er innføringen av ett komplett felles europeisk regelverk og hvordan dette kan liberalisere deler av luftfarten. EU har som hovedmålsetting å samordne medlemsstatenes regelverk. Konsekvensen av dette er at regelverket ofte blir en minimumslov som sikrer like konkurransevilkår slik at de land med lavest standard legger listen for hvordan kravene blir i loven. For oss i helikopterbransjen tenker jeg spesielt på forordning 1008/2008 som EASA ønsker innført også på norsk kontinentalsokkel.

For de kabinansatte kan disse prosessene føre til redusert krav til kabinbesetning, noe som igjen fører til dårlig sikkerhet og kompetanse ved ulike hendelser. Passasjertallet skal være avgjørende for hvor mange det kreves i kabinen, noe som gir liten forutsigbarhet for operatøren og de ansatte. Resultater av dette er også at passasjerene må stues sammen i en del av flyet fremfor å sitte spredt etter ønske. Dette er ting som FAA i Amerika også så på som mulig å innføre. Det så bra ut på papiret, men møtte så stor motstand fra markedet at de har valgt ikke å innføre regler som gir liberalisering. Dette viser igjen at foreningene har mulighet til å påvirke prosessene.

Det finnes utallige grunner for å drive aktivt med påvirkning. Det kan gå på fordelene med harmonisering av regelverk og strekker seg til ønsker om sertifisering. Blant de kabinansatte er det i dag ulik praksis fra selskap til selskap i de ulike statene hvor vidt det settes krav til sertifisering. For å drive aktiv påvirkning kreves det mye tid og kunnskap, Det må settes ned komiteer som svarer på alle høringene som sendes ut for ha innvirking politisk. Foreningene bør ha egne ekspertteam som jobber med nettopp dette slik som kabinforeningen har gjort i flere år. Foreningene må være medlem av organisasjoner som EASA erkjenner for å kunne bli hørt. Dette har kabinforeningen gjort gjennom sitt engasjement i ETF, European Transport's Workers Federation. **Dette viser viktigheten av at vi i NHF står som medlem i AEI som blir vår organisasjon opp mot EASA.** Dette er en kontakt og en front som det må jobbes kontinuerlig sammen med om vi ønsker å påvirke lovgivningen i EU. I AEI står vi også sammen med NFO som representerer norske sertifiserte flyteknikere, hovedsakelig innen fixed-wing.

Å kjøre politisk påvirkning er noe som tar tid. Spesielt opp mot EU som er en så stor organisasjon. Det er nevnt tidligere, men kan vel ikke sies for ofte at påvirkning gjøres mest effektivt tidlig i en prosess. Det er også viktig at en står løpet ut. Politiske prosesser tar gjerne mange år, og de kabinansatte har jobbet med påvirkning av EU-OPS i over 15 år, fra JAA-OPS til EU-OPS.

Foredraget fra de kabinansatte satte viktige tema på dagsorden, og det var så klart for en god lunsj med tid for å høre litt hva de ulike representantene satt igjen med fra foredragene. Det er i slike sammenhenger man ser viktigheten av deltagelse på ulike konferanser når det kommer til nettverksbygging for forbundet vårt og muligheten til å komme litt inn under huden på de ulike aktørene i bransjen.

Etter lunsjen var det tid for NFO, Norsk Flyteknikers Organisasjon, å fortsette der de kabinansatte slapp tråden. NFO ble representert av Roger Handeland og Tord Holen.

Roger startet med en kort introduksjon av NFO. De ble grunnlagt i 1938 av ildsjeler innenfor norsk luftfart. Etter noen krigsår med opphold i de sivile fortsatte disse personene arbeidet med å organisere flyteknikere i sin egen organisasjon. I dag er NFO en ideell organisasjon uten faste ansatte. Organisasjonen er på samme nivå som de store fagforbundene og har direkte forhandlingsrett med NHO gjennom sin egen hovedavtale. Formålet er å organisere alle norske sertifiserte flyteknikere.

Hvorfor er det så viktig at vi står sammen som fagorganiserte?

Det har vist seg den senere tiden at regelverket som en skal forholde seg til blir avansert og komplekse. Aktørene/firmaene i markedet er under hardere og hardere press fra konkurransen samt store internasjonale eiere som ønsker større profitt og høyere marginer. Sertifisering og krav til trening blir derfor noe som en kan spare mye penger og ressurser på om man får regelverk med lavere eller færre krav. Store internasjonale firma har den siste tiden gitt uttrykk for et ønske om nettopp å lette på kravene, for ikke å si at de ønsker å fjerne sertifiseringskravene. Dette ser vi på som en direkte sikkerhetstrussel.

Store firma har gjennom sine nettverk og sin slagkraft stor innflytelse når politiske avgjørelser skal tas. Derfor må vi som er fagarbeidere og teknikere stå sammen i organisasjonene for å kjempe mot endringer som lempet/liberaliserer regelverkene. Vi ser som eksempel på Irland, Italia og Polen. De er store aktører innen europeisk luftfart og store på vedlikehold. Dette er samtidig land som har liten eller ingen kultur for fagorganisering. Derfor kan et firma herse med de ansatte, å stille urealistiske krav til sine arbeidere. De har stort gjennomtrekk av arbeidere, noe som svekker kompetansen. **Det som kjennetegner driften i slike land blir enormt fokus på den økonomiske gevinsten fremfor sikkerhet og langsiktig utvikling av kompetanse.**

Flygerne er under strenge krav til sertifisering og trening. Det er krav til simulatortrening og CRM trening kontinuerlig gjennom karrieren. Dette er nedfelt i regelverket, og meget kostbart. Helt tydelig noe som ikke er ønskelig sett fra enkelte operatørs side. Hvorfor er det ingen lignende krav til continuitetstrening av teknisk personell? Dette er et spørsmål som er sentralt for NFO og som de ønsker å jobbe videre med for å få inn strengere krav til teknisk personell og deres kompetanse.

Avinor var også i år sterkt representert på bransjeturen. De ønsket selvfølgelig også å ha et ord med i laget og presenterte Avinors syn på deltagelsen i utviklingen av felles europeisk regelverk. Det ble også her rom for en introduksjon av Avinors drift. Avinor er et statlig eid aksjeselskap som i realiteten er en servicebedrift som driver 46 flyplasser rundt om i landet. Det gjelder kortbane, mellomstore og tre store flyplasser. I tillegg til drift av flyplasser driver også Avinor flysikringstjenesten innen norsk sivil luftfart. De er ca 3500 ansatte som produserer 2700 årsverk, Årlig omsetning ligger på ca 8 milliarder kroner.

Avinor som servicebedrift er opptatt av å jobbe opp mot NHO som er bedriftene sin hovedorganisasjon, det jobbes også opp mot andre aktører med kommersielle interesser for å sikre en best mulig drifting av flyplassene. Det er for Avinor viktig å få innspill fra brukerne slik at de kan yte den beste servicen tilbake. Avinor

jobber også aktivt for å se på hvilke endringer som hele tiden må gjøres for å tilfredsstille gjeldende regler for drift av lufthavner og flysikringstjeneste. Regelverket er i stadig utvikling og Avinor bruker betydelige ressurser på å endre seg slik at en ligger i forkant av innføringen av nye regler.

EASA ønsker de å innføre en felles standard for lufthavner. Dette gjelder områdene rundt, sikkerhetssoner og lignende. Det gjelder også krav til security og måten denne gjennomføres på. Her er det viktig at Norge får innføre litt særnorske og lokale krav, nettopp fordi topografien i Norge ikke tillater gjennomsnittlig regulering av områdene flyplassene ligger på. Så på dette området er Avinor noe skeptisk til innføring av felles regelverk. Avinor mener at eksisterende flyplasser allerede er vurdert ut fra gjeldende regelverk og gode nok slik de er i dag, derfor bør det gis en "grand fathers right" i nytt regelverk til eksisterende lufthavner.

Innen security jobbes det også med ett felles europeisk regelverk. I dag er det veldig ulik praksis fra land til land hvordan en utfører security på flyplasser, og hvordan personellet blir opplært. I Norge er det påkrevd med 80 timers grunnopplæring og 130 timer praksis for å jobbe med security. Sammenligner vi med Ungarn er det krav til 12 timer opplæring og 12 timer praksis. Ett av problemene som dette har skapt i dag er at den som går gjennom opplæring innen security i et EU/EØS land får et sertifikat og blir sertifisert innen dette. Gjennom regelverket inne EU gir dette rett til å kunne søke jobb og senere jobbe i Norge som sertifisert selv med mye svakere bakgrunn og opplæring enn det som her kreves. Avinor ønsker et risikobasert regelverk med standardisering av opplæring. I 2012 er det planlagt at felles regelverk står klart, og det skal inneholde standarder for personell, opplæring, kvalitet og ledelse av security.

Dagens siste foredrag kom fra flygerinspektør Fred B. Selim i Luftfartstilsynet. Han holdt en orientering om hvordan det jobbes med regelverket og hvordan en EASA-arbeidsgruppe jobber med forming av nye regelverk.

Hele regelverket som er utarbeidet tar utgangspunkt i ideer og behov som har blitt meldt inn til det lovgivende organet. Når EASA mottar forslag til en ny lov eller en endring, settes et stort arbeid i gang. Det første som gjøres er at en utarbeider et foreløpig utkast til en lov og utkast til hele lovteksten, dette kommer i form av Pre-RIA. Så settes det ned en EASA working group. Denne gruppen består av faglige eksperter fra luftfartstilsynet i ulike medlemsland. Gruppen jobber med forbedring av lovutkastet og lovteksten samtidig som de vurderer behovet for denne loven og hvordan den vil fungere i praksis. Når arbeidsgruppen er ferdig går lovforslaget tilbake til EASA som ser på resultatet fra arbeidsgruppen. De bruker dette resultatet til å formulere loven slik EASA ønsker. De har mulighet til å utforme loven uten å ta hensyn til det resultatet som arbeidsgruppen har kommet frem til, men som regel brukes dette som grunnlag. Loven kommer så ut på høring gjennom en NPA-prosess. **Her får alle som ønsker mulighet til å sende inn høringssvar. Alle henvendelser på en høring skal vurderes og de skal besvares.** Når NPA-prosessen er ferdig går EASA gjennom resultatene og endrer lovforslaget om nødvendig. Arbeidsgruppen samles igjen, og nå kan den utvides om EASA ser behov for ekstra kompetanse i gruppen. Loven blir så ferdigstilt før den presenteres

for EU kommisjonen og den går så videre til EU for godkjenning og ikraftsettelse.

Hvordan kan vi da påvirke denne prosessen? Dersom bransjen ser spesielle behov, så har vi mulighet for å foreslå nye lover. Vi har mulighet for å kontakte personer som sitter i EASA working groups og påvirke disse slik at vi allerede før høringsprosessen får mulighet til å komme med innspill. I høringsprosessen kan vi svare på lovforslagene. Det er her viktig å komme med alternative løsninger fremfor å nekte at denne loven skal innføres. Dersom man er motstander av en lov og ønsker den endret, så blir man stort sett kun hørt dersom man kommer opp med alternative løsninger. Man har lettere for å bli hørt om man er stor enn liten. Det er derfor viktig å få med de store bransjeorganisasjonene som AEI i høringsrunden. Dersom EASA velger å utvide arbeidsgruppen etter høringsrunden, så har man mulighet til å komme inn i arbeidsgruppen gjennom organisasjoner som er anerkjent av EASA. AEI er et eksempel på en slik organisasjon. Etter dette er prosessen kommet så langt at det er vanskelig å gjøre endringer. Det er derfor viktig å være inne så tidlig som mulig for å få gehør for sine synspunkter.

Etter siste innlegg tok vi en oppsummering av dagen og konkluderte med at vi har både fordeler og ulemper med felles europeisk regelverk. Det er noe som kommer og vi i Norge har ingen mulighet til å stoppe det. Men vi har mulighet til å påvirke gjennom organisasjoner og samarbeid med lokale myndigheter. Det er viktig å komme inn i prosessen så tidlig som mulig og stå løpet helt ut selv om prosessene kan ta utrolig lang tid. Første dag avsluttet med felles middag der vi ble bedre kjent med de ulike deltagerne på konferansen.



Alle deltagerne samlet foran hovedinngangen til EASA

Dag to var avsatt til møte med EASA. Har var programmet lagt opp helt og holdent av EASA selv, og fokus var å gå gjennom prosessen for å lage lover. Det ble mye det samme som vi hadde i siste innlegg fra dagen før. Men det som må trekkes frem er at EASA ser mye til Norge når de utarbeider nye lover. Det norske lovverket er til tider så godt utarbeidet at det blir mye copy/paste fra norske lover til EASA sitt regelverk. EASA har stor respekt for det norske lovverket og dermed har vi i Norge en unik mulighet til å påvirke EASA selv om vi bare er et EØS land.

Vi hadde også en gjennomgang av sikkerhet og utviklingen de siste årene med tanke på flysikkerheten og ulykker. EASA logger alt av hendelser i de ulike medlemslandene. Det er alt fra ulykker med fatalt utfall til mindre hendelser. Disse dataene samles i statistikker og viser trenden innen luftfart. Målet til EASA er å øke sikkerheten og senke antallet ulykker. Statistikkene vi får se viser utviklingen før EASA og frem til i dag. Det er helt tydelig at de siste årene

har vi hatt en nedgang i fatale ulykker innen europeisk luftfart, noe som EASA selvfølgelig tar æren for. Statistikkene deler de ulike hendelsene inn i ulike grupper etter hva som resulterte i at hendelsen oppstod. Det viser seg at tekniske feil som det for en del og tilbake var en av hovedårsakene til fatale flyulykker, nå er endret til "total loss of Control". I denne kategorien kommer de ulykkene som skyldes at luftfartøyet mister all kontroll etter at flygerne har flydd fartøyet utenfor de begrensninger det er ment å bli operert innen for.



Konferanse inne hos EASA

Til slutt var det litt informasjon om de kommende eventene som luftfartstilsynet har på programmet. Det kommer en luftfartskonferanse 16-17 februar 2011 og neste bransjetur går til Brussel, og den legges mest sannsynlig til vårparten 2011.

*For NHF
Thorbjørn Erland*

EVENTS & HAPPENINGS

Her er en liten oversikt over hva som står på kalenderen fremover. Så fremt det er mulig vil NHF delta på disse aktivitetene for å gi våre medlemmer et innblikk i hva som skjer.

Referater fra de ulike eventene som vi deltar på blir selvfølgelig lagt ut på vår nettside:

www.nhaf.no

Om du deltar på noe som er av interesse for andre fly og helikopterinteresserte, så oppfordrer vi til at det sendes inn bilder og en liten historie som vi kan bruke på nettsidene og i bladet.



A380 på OSL – Gardermoen

12 FEBRUAR 2011
REPRESENTANTSKAPSMØTE
NHF, KRISTIANSAND

16-17 FEBRUAR 2011
LUFTFARTSKONFERANSEN, BODØ

6-8 MARS 2011
HELI-EXPO, ORLANDO, FLORIDA

20-26 JUNI 2011
PARIS AIR SHOW

27-29 SEPTEMBER 2011
HELI-TECH 2011, DUXFORD UK

Takk for glimrende bilder!

Vil med dette rette en stor takk til Arne Christensen i Bristow som har sent oss en rekke flotte bilder av Airbus A380 da den var innom Gardermoen tidligere i år. Disse har dere sikkert sett som bakgrunnsbilder rundt

om i bladet og dette er ment som en herlig "guest" til de av dere som mener flymaskiner med faste vinger er mer sexy enn hysteriske palmetrær.



Til: Hovedtillitsmennene ved bedriftsklubbene.

Sola, 1. november 2010

Vår ref.: 315/10

INNKALLING TIL ORDINÆRT REPRESENTANTSKAPSMØTE I NHF 12. FEBRUAR 2011

Innkaller med dette til ordinært representantskapsmøte i Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) ihht. NHFs vedtekter Kap. 3.8, § 1

Dato: 12. februar 2011

Sted: Hotell Sørlandet, Kristiansand

Viser til NHFs vedtekter Kap. 3.8 § 3 vedrørende å melde inn delegater.

Delegatens navn, adresse, forening og evt. e-mail adresse innberettes til arbeidsutvalget/ forbundskontoret senest 21 dager før representantskapsmøtet.

Forslag som ønskes behandlet på ordinært representantskapsmøte må være kommet inn til forbundsstyret senest 12. januar 2011. (1 mnd. før representantskapsmøte holdes) Ref. NHFs vedtekter Kap. 3.8 § 7.

Vennligst bruk e-mail: afu@nhaf.no / jill.gunn@nhaf.no

Det vil bli arrangert tema og arbeidsdag fredag den 11. februar 2011 og festmiddag på kvelden lørdag den 12. februar 2011.

Delegatene må beregne avreise fredag den 11. februar og hjemkomst søndag den 13. februar for å delta på hele programmet.

Med vennlig hilsen
Norsk Helikopteransattes Forbund
Øyvind Strøm
Forbundsleder

Mobil: 922 32 997

E-post: leder@nhaf.no



Melding til alle lokalforeningsledere

EMNE: NHF, forslag til styrerepresentanter.

NHFs representantskapsmøte skal avholdes 12.02.2011.

Følgende styremedlemmer er på valg:

Leder
Sekretær
Styremedlem Lover og Bestemmelser
Styremedlem utdanning
1. Varamedlem
2. Varamedlem
Revisor
Desisorer (2 stk.)
Valgkomite og varamedlemmer

Styremedlemmer velges for 2 år, revisor, desisorer og valgkomitè velges for 1 år.

Forslag til kandidater må være valgkomitèen i hende senest 01.01.2011

Innkommne forslag må være skriftlige, inneholde fullt navn, firma ansatt i og forslagstillers underskrift. Forslagstiller er ansvarlig for at de foreslåtte kandidater er villige til til å ta valg.

Kamerater!

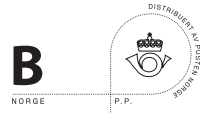
Plutselig var det tid igjen for å velge nye styrerepresentanter. Valgkomiteen trenger deres hjelp til å finne kandidater som kan tenke seg et av de verv som er nevnt over!

Er det noen som ikke er blitt spurt men selv har lyst til å stille til valg så oppfordrer jeg til å ta kontakt med valgkomiteen!

NHFs VALGKOMITÈ 2010 / 2011

NAVN	FORENING	TLF. JOBB	TLF. PRIVAT	MAIL ADR.
Rolf Bergstrøm (leder)	NHTF	51646675	97678707	rolfb@live.no Rolf.Bergstroem@bristowgroup.com
Tor Larsen	MF-Heli-One	51 94 13 15	51 67 06 90 906 13 133	tor.larsen@heli-one.ca
Anders Olsen	LTF	77 60 83 91	77 59 34 45	Anders.Olsen@lufttransport.no
Bjørn Bråtveit	NHTF	51 64 66 76	410 47 245	bbr@norheli.no
Erlend Trane	MF-H1	51 94 17 70 Vip. 7070 519 41 322	402 17 291	erlend.trane@heli-one.ca

Med vennlig hilsen
Norsk Helikopteransattes Forbund
Rolf Bergstrøm
Leder, NHFs valgkomitè



**Returadresse:
Norsk helikopteransattes Forbund
Postboks 522, 4055 Stavanger
Lufthavn**

ØNSKER DU Å ANNONSERE I NHF-NYTT?



Ta kontakt med redaktør Thorbjørn Erland for prisoversikt.
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 5 timer 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 eller send pr. post.

