



NHF nytt

NR. 2-2011. 22. ÅRGANG

Medlemsblad for Norsk Helikopteransattes Forbund



INNHALDS- FORTEGNELSE

- Side 2: Styret i NHF
- Side3: Lederen
- Side 4: Redaktøren
- Side 6-8: Airlift
- Side 9-11: Arbeidsmiljødagene 2011
- Side 12-17: Flyoperativt Forum
- Side 18-21: AEI regional conference London
- Side 22-23: Oppfølging av sykemeldte
- Side 23: Luftfartskonferansen 2011
- Side 24-28: Grunnkurs for tillitsvalgte
- Side 29-31: Paris Air Show 2011
- Side 32-35: Solakonferansen 2011
- Side 36-37: Fabrikksbesøksbesøk hos AugustaWestland
- Side 38-40: AW101, et alternativ for den norske redningstjenesten?
- Side 41-42: Reisebrev fra London
- Side 43: Forhandlingsteknikk
- Side 44-47: På toppen av Afrika
- Side 48: Siste nytt fra teknisk komite
- Side 48-49: Luftfartstilsynets bransjetur 2011 til Brussel
- Side 50-51: Hvitboken - EUs transpor politikk
- Side 52: Forordning 1008/2008
- Side 53: Kursplan 2011
- Side 53: Events & happenings
- Side 54: Lokalforeningene
- Side 55: Tilbakeblikk fra gamle dager

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

Styret i NHF



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

Rolf Bergstrøm, M.Sci
BNTF
sekretaer@nhaf.no
Mob: 976 78 707



Styremedlem Info

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



Styremedlem Økonomi

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



Styremedlem, Lover og Bestemmelser

Tommy Olsen,
MF CHC HS
bestemmelser@nhaf.no
Mob: 971 11 226



Styremedlem Utdanning

Finn Thomassen, BNTF
utdanning@nhaf.no
Mob: 997 39 536



1. varamedlem (Lover og best)

Eivind Elvatun,
CHC MF-HS
vara1@nhaf.no



2. varamedlem (Prim.Info)

Harald Prestvik, LTF
vara2@nhaf.no



3. varamedlem (Utdanning)

Tore Loe, CHC MF HS
vara3@nhaf.no



4. varamedlem (Økonomi)

Martin Skauen, BNTF
vara4@nhaf.no

Lederen



Kolleger.

Det har vært en travel høst i forbundet;

Det er travelt, men også veldig positivt. Vi ser en sterk økning i deltakelse fra lokalforeningene. Det være seg deltakelse på kurs, teambuilding, og andre henvendelser. Vi har til nå kjørt teambuilding en gang i året for lokalforeningene, nå blir det to ganger da det er et ønske fra lokalforeningene.

Det knyttes stadig bedre kontakt mellom tillitsvalgte lokalt. Etter hvert som deltakelsen i forbundets aktiviteter øker, øker også nettverket blant de lokalt tillitsvalgte og forbundet. Det er i dag bedre kommunikasjon mellom foreningene lokalt en noen gang. Dette er gledelig å se for oss som jobber i forbundet. Vi skal i sentrale forhandlinger til våren og dette samarbeidet og kameratskapet lokalt er vår styrke.

Jeg vil oppfordre alle som kan, vil, eller ønsker å delta i fagforeningsarbeidet om å gjøre nettopp det. Jo flere som bidrar dess bedre blir resultatet. Valgkomiteen til forbundet er i disse dager på jakt etter kandidater til NHF styret. En givende jobb, som vil gi deg nye utfordringer, trivelige opplevelser og minner for livet.

Leder for NHF, Øyvind Strøm

Instrument rating Helicopter

IR(H) Distance Learning Course including 1 week classroom tuition.
Price 17.000,- Nok

Instrument Rating Multi Engine on BO105 or AS355N

40 hours in FNPT-II/AS355
10 hours IFR in BO105 or AS355N
VFR Rating and skill test
Price from 319.000,- Nok

Flight instructor

FI(H) initial
125 hours theoretical knowlegde and 30 hours practical training.
Price from 115.000,- Nok

F1 (H) initial	03.05 - 11.05
F1 (H) initial	04.10 - 12.10

There is no VAT requirement on training in Norway



EHC

European Helicopter Center

Tel: + 47 33 42 00 80 | Email: post@ehc.no | www.ehc.no



Sommeren er overstått, alle er tilbake på jobb, og hva passer vel bedre da enn et nytt nummer av medlemsbladet. Selv om sommeren for oss her på vestlandet har vært relativt regntung og laber, håper jeg at de fleste av dere kom til varmere strøk og fikk nyte noen dager godvær i løpet av ferien.

Selv hadde jeg tre fantastiske uker både i Romania og Tyrkia, Istanbul er forresten en fantastisk by som er vert et besøk. Som sakt så var det deilig med ferie. Tempoet på jobb har vært heftig hele våren og utover sommeren. Både på lokalforeningsfronten der det stadig dukker opp saker og ting som må tas tak i, og på forbundssiden der det også har vært høy aktivitet.

NHF har i løpet av våren, sommeren og høsten deltatt på flere kurs, konferanser, arrangert egne kurs samt deltatt på mange viktige møter både med myndigheter, bedrifter og andre forbund. Nettsidene og facebook skal oppdateres regelmessig, referater skal skrives og medlemsbladet skal trykkes. Da er det utrolig kjekt å ha gode kollegaer og medlemmer som hjelper til med både referater, reisebrev og annet stoff. Vil derfor benytte muligheten til å rette en stor takk til alle som har bidratt med stoff til denne utgaven av NHF-Nytt.

Redaktøren

De som jeg derimot ikke vil takke, men heller dra en stripe, er mine redaktørkolleger i nasjonal presse. Måten de graver etter stoff for å oppdikte nyheter er til tider forkastelig, og det er det same hver gang! I sommer fikk vi en tragisk helikopterulykke, dette var noe som gikk sterkt inn på oss alle. Det var derfor ganske opprørende at flere i forbundet og fagmiljøet ble kontaktet av journalister fra våre største medier der de konkret ba oss om å komme med negative uttalelser om selskaper som opererer på innlandet.

Dette er noe som vi har snakket om internt og alle har den samme holdningen til det. Vi er en liten bransje, mange av oss har vært innovert flere av bedriftene bransjen representerer, selv om ikke alle kjenner alle så er vi som en stor familie å regne. Vi vet hva de seriøse operatørene står for og det er de vi representerer! Vi ber derfor om forståelse for at vi ikke vil undergrave vår egen bransje basert på usanne nyhetsoppslag med negative synsinger om hvem, hva og hvorfor i nasjonal presse.

Styremedlem Info, Thorbjørn Erland



Airlift får designkontrakt med Saab

Airlifts designavdeling har inngått kontrakt med forsvars- og sikkerhetselskapet Saab i Sverige om å utarbeide design for og sertifisere ombygging av et helikopter for bruk av nattbriller (NVG).

Luftambulanse

Helikopteret som skal bygges om, er av typen Eurocopter AS365 N3. Det skal brukes som luftambulanse i Gällivare og opereres av Scandinavian MediCopter (SMC).

Ombygging og testing

Det er Saabs flyverksted i Östersund som skal utføre ombyggingen, men tegningene og beskrivelsene kommer fra Airlift. Vi leverer også store deler av utstyret som skal installeres. Det er mulig takket være vårt gode samarbeid med den franske utstyrsprodusenten ECT.

Etter ombyggingen skal alt testes i henhold til Airlifts testbeskrivelser. Personale fra Airlift skal utføre testingen i samarbeid med EASA (European Aviation Safety Agency).

Omfattende erfaring

Airlifts designavdeling har eksistert siden 2007 og har erfaring fra mange forskjellige områder. I det siste har imidlertid Airlift satset mye på å bygge opp kompetanse innenfor NVG/NVIS, og vi kan tilby både design, installering, testing og testflyging.

Oppdraget fra Saab er Airlifts tredje STC-prosjekt (Supplemental Type Certificate) som dreier seg om ombygging av helikopter for bruk av NVG/NVIS. Blant annet har vi tidligere gjort en tilsvarende jobb for SMC, noe som var en viktig årsak til at Saab valgte Airlift:

– En av grunnene til at vi valgte Airlift, er at SMC er svært fornøyd med den jobben Airlift har gjort, sier Åsa Scharin, som er prosjektleder hos Saab.

Riktig å satse

Ifølge designsjef Arild Ryland har det vært riktig å satse på NVG/NVIS:

– Vi er svært glade for å få muligheten til å samarbeide med Saab, og er stolte over at vi er i ferd med å opparbeide et godt omdømme. Det viser at arbeidet vårt har båret frukter.

Vil du vite mer?

Gå inn på våre nettsider www.airlift.no

Kontaktperson

Designsjef Arild Ryland, telefon: 952 50 117, e-post: arild.ryland@airlift.no



AIRLIFT

NHF har opp gjennom tidene hatt noen enkeltmedlemmer fra i Airlift, vi har også hatt en del kontakt med redningsmenn og basen på Svalbard. Noen av våre prøvenemndsmedlemmer har også deltatt ved gjennomføring av fagprøver ved selskapets hovedbase på Bringeland. Utviklingen av selskapet har både vert imponerende og gått raskt, i dag er Airlift den største operatøren av helikopter på innlandet i Norge. Det er derfor på sin plass med en presentasjon av Airlift i vårt medlemsblad.

AIRLIFT BASE BRINGELAND

Airlift har sin hovedbase ved Førde Lufthavn, Bringeland. Basen ble etablert i 1988, 2 år etter at selskapet var stiftet. Formålet var å betjene kraftmarkedet i Sogn og på Vestlandet generelt. Etter hvert økte selskapets aktivitet også på andre forretningsområder og selskapet fikk i tillegg baser i Longyearbyen og Kinsarvik.

Base Bringeland er selskapets hovedbase med i overkant av 50 ansatte. I tillegg til å være det administrative hovedsete er det også en viktig base for innlandsaktivitet og tungløft. På Bringeland sitter selskapets ledelse, ingeniørvdeling, design organisasjonen (DOA) og personell/adm. I tillegg er det også teknisk verksted, trafikksentral og logistikkavdeling. Ut fra basen opererer 4-5 AS 350 og selskapets tungløftshelikopter, en AS 332 C Super Puma. Dette er det helikopteret med den største løfteevnen i nord Europa.

Ingeniørvdelingen planlegger vedlikeholds aktiviteten på selskapets flåte bestående av 13 AS 350, 2 AS 332 og en AS 365 N2. Det ordinære vedlikeholdet gjennomføres på fartøyets hjemmebase, men tyngre vedlikehold utføres vanligvis på Bringeland. Vinteren 2009 gjennomførte selskapet en G inspeksjon på en AS 332 C Super Puma. Dette var det tyngste vedlikeholdsoppdrag som har vært gjennomført i selskapets historie. Jobben ble planlagt og utført på Bringeland, med personell støtte fra de andre basene.

DESIGN ORGANISASJON

Airlift har etablert en design organisasjon som er godkjent i



Strukturtest av målesensor



Rad Alt Indikator IEC130



EC130

henhold til EASA sitt Part-21 regelverk. Organisasjonen består av 5 stillinger fordelt på tre heltids- og to deltidsstillinger som ellers deles med andre avdelinger i Airlift.

Design organisasjonen fikk sin godkjenning (DOA) i 2007 og har siden den gang bygget opp mye kompetanse og erfaring. Målet er å øke aktiviteten innen design og salg av komplette løsninger. Godkjenningen omfatter design av modifikasjoner til helikopter som er sertifisert etter CS/JAR/FAR, hvilket betyr at organisasjonen kan lage endringer til de aller fleste helikopter som er produsert etter europeisk eller amerikansk regelverk. Hovedområdene det jobbes innenfor er: avionikk, interiør og struktur.

De største oppdragene

De største oppdragene har vært innenfor EMS (Emergency Medical Service), NVIS (Night Vision Imaging System) og Geofysiske målinger. To STC'er er for NVIS modifikasjon i helikopter av typen Eurocopter AS365 som skal brukes til NVG (Night Vision Goggles) operasjon, og to STC'er er for å bygge om samme type helikopter til EMS er ferdigstilt. I tillegg er det laget STC for installasjon og bruk av utstyr for Geofysiske målinger. Kundene for disse oppdragene kommer fra Sverige, Storbritannia og Norge.

En ny kontrakt ble nylig inngått med forsvars- og sikkerhets-selskapet Saab i Sverige om å utarbeide design for og sertifisere NVIS i et Eurocopter AS365N3.

Andre områder

Listen over design til forskjellige helikoptertyper har vokst jevnt og inneholder bl.a. Satcom med sporing, GSM telefon, FM radio, GPS, LED antikollisjons- og posisjons lys, sjøvannsbeskyttelse for gulv (SeaTray), holder for flytevest, Radar høydemåler pluss en del andre større og mindre prosjekt.

Et interessant design som er under utvikling, er installasjon av IPad i Eurocopter AS332, EC225, AS365, EC155, AS350, EC 130.

Komplette løsninger

Airlift kan levere komplette pakkeløsninger inkludert design, utstyrsleveranse, installasjon og testflyging om kunden ønsker det.

I EC130'en på bildet utføres installasjon av Radar høydemåler etter STC laget av Airlift. Her har design organisasjonen først laget STC som deretter installeres av Airlifts Part-145 verksted.

Det er en stor fordel for design organisasjonen å være en del av en operatør/verksted. Et eksempel på dette er utarbeidelsen av STC for installasjon og bruk av utstyr for Geofysiske målinger. Her laget design organisasjonen dokumentasjonen (STC) som deretter ble EASA godkjent, Part-145 verkstedet utførte installasjonen og til slutt ble flygetest utført av Airlifts operative avdeling.

En annen type tjenester Airlift kan tilby, er at personell med høy kompetanse (ingeniør, tekniker, pilot) reiser ut og bistår kunder/verksted under utførelse modifikasjoner etter Airlifts design.

Internasjonal kundemasse

Airlift Design Organisasjon jobber internasjonalt og tar oppdrag innenfor mange områder. De fleste kundene hittil er internasjonale og kommer fra Sverige, Danmark, Island, Storbritannia, Belgia, Italia og Peru. (I tillegg er det selvfølgelig også en del norske kunder)

Fremtid

Airlift ser positivt på fremtiden og forventer at behovet for design vil øke, bl.a. som følge av ny teknologi, nytt og klarere regelverk for utstyr som brukes, f.eks. fotorigger og utstyr for geofysiske målinger, gamle modifikasjoner uten godkjenning som trenger ny sertifisering, etc.

Arild Ryland, leder for design.
Airlift AS



Airlift får nytt designoppdrag fra Saab

Airlifts designavdeling (DOA) har fått en ny, stor kontrakt med forsvars- og sikkerhetselskapet Saab i Sverige. Denne gangen dreier det seg om et helikopter som skal bli luftambulansse.

Luftambulansse

Det er et helikopter av typen Eurocopter AS365 N3 som skal bygges om til luftambulansse. Det skal brukes i Gällivare og opereres av Scandinavian MediCopter (SMC).

Design og ombygging

Løsningene utvikles i samarbeid mellom Saabs flyverksted, SMC og Airlift. Design og sertifisering utføres av Airlift, mens produksjon og installasjon utføres ved Saabs flyverksted i Östersund.

Fornøyde kunder

Airlifts designavdeling har eksistert siden 2007 og har tidligere gjennomført lignende oppdrag for SMC i Sverige og Multiflight Ltd. i Storbritannia.

Designsjef Arild Ryland sier det er ekstra hyggelig å få nye ordrer fra tidligere kunder, og ser det som et tegn på at Saab og SMC er fornøyde med Airlift som leverandør.

Vil du vite mer?

Gå inn på våre nettsider www.airlift.no

Kontaktperson

Designsjef Arild Ryland, telefon: 952 50 117, e-post: arild.ryland@airlift.no

Arbeidsmiljødagene 2011

NHF var representert med styremedlem info på årets utgave av Arbeidsmiljødagene som gikk av stabelen i Trondheim 24.-25. mai. Mekanikerforeningen i Heli-One var også representert med Halgeir Lea, vara hovedverneombud i Heli-One. Dette er landets største konferanse for verneombud, tillitsvalgte, AMU representanter og bedriftsledelse, med over 400 deltagere. I år var mye av innholdet i foredragene rettet mot de menneskelige faktorene på arbeidsplassen, og kommunikasjon var ett av nøkkeltemaene.

Konferansen ble åpnet av fylkesordfører Tore O. Sandvik som ønsket deltagere og foredragsholderne velkommen med foredrag om regionen og hvilket bidrag Trøndelag yter til det norske næringslivet. Alt sett med ett litt humoristisk syn.

Han trakk blant annet frem at det nylig var avholdt "barte-VM" i regionen forrige uke. Det ble også vektlagt at trøndere er et kreativt folkeslag. De har kjærestegaranti i regionen, noe som kommer alle tilreisende studenter til gode under oppholdet her. Ellers står Trøndelag for 20 prosent av landbruksproduksjonen. Og en stolt fylkesordfører kunne fortelle at fylket har et eget Trøndersk matmanifest.

"Vi lager mat med identitet, den er kortreist og tilberedt av fantastiske kokker".

Han kunne videre fortelle at omsorgssektoren er den største sektoren i Trondheim, og påpekte at han vil arbeide for et godt arbeidsmiljø, og ikke minst få bukt med ufrivillig deltid. Sandvik poengterte verdien av å skape en inkluderende skole for ungdommene våre.

"Vi har tatt et løft for læring, arbeidsmiljø og HMS på videregående skoler i Sør-Trøndelag.

Vi trenger dere som gir kompetanse til de som skal ivareta arbeidsmiljøet, poengterte han avslutningsvis overfor deltagerne".

Eter fylkesordfører Sandvik tok Kari Slaatsveen over senen. Best kjent fra NRKs program "Løvebakken" kjørte hun i gang med kåseriet "Hvis jeg var statsråd, da...". Å skrive referat fra en noe sånt er ingen enkel oppgave, så det blir med et lite utdrag:

"I mine verste øyeblikk, blir jeg som min grandtante: Jeg hytter".

Kanskje det hadde vært noe å ta etter for våre ministre, ikke vet vi, men som nyslått statsråd vil Slaatsveen ta tak. *"Høflighet og omsorg skal ligge i bånd. Alle har vi et individuelt etisk ansvar".*

Overfor deltakerne på Arbeidsmiljødagene foreslo hun to ukers samfunnstrening i skolen (a la Kari-Mao). Hun ville kvitte seg brått og brutalt med sosial dumping, og ufrivillig deltidsarbeid er historie. Fornøyde arbeidstakere skulle det være på enhver arbeidsplass.

"Og når jeg har gjort alt dette, vil jeg ta lunsj".

Etter denne oppstarten må man vel kunne si at listen for konferansen var lagt på et nivå som helt klart ville holde deltagerne i salen våken til siste forelesning.



Kari Slaatsveen

Mot og mening i mannskap

Kapt. Jarle Gimmedstad (tidl. Kapt. i Braathens) og filosof Øyvind Kvalenes knuser myter om menneskelige feil. Forelesningen var egentlig over temaet "Det ufeilbarlige mennesket finnes ikke". Men etter hvert som de lagde presentasjonen endret tittelen seg, dog innhold og tema forhold seg til utgangspunktet.

Gjennom fortellinger fra hverdagen som flykaptein i Braathens forteller Jarle om hendelser som han har opplevd der kommunikasjon har hatt stor betydning for hvordan andre i samme situasjon har opplevd disse. Han forteller om den menneskelige kontakten mellom besetningen i forbindelse med en tur han skulle fly. Det var rapportert problemer med lukt fra air conditioning systemet i kabinen ved take off og landing. I flight loggen var dette beskrevet som "smell from airconditioning system during take off and landing". Etter å ha informert mannskapet skulle samme informasjon gis videre fra purser til resten av kabinbesetningen. Informasjon kan som kjent endre karakter etter hvem som mottar den og hvordan den oppfattes. Purser videreinformerte sin kabinbesetning om: "når vi kommer inn for landing vil dere høre et smell".

Dette blir et tydelig eksempel på hvor viktig det er med god kommunikasjon mellom kollegaer, og viktigheten av forståelse og klar tale. Det ble også satt fokus på problemene som oppstår når en ser andre gjør feil. Det kan i mange tilfeller føles vanskelig for enkelte å overbevise overordnede eller mer erfarne om at de avgjørelser de vurderer som riktige kan være helt gale. Ofte blir slike korreksjoner gjort etter metoden "Hint and Hope". Med dette menes at en ikke kommuniserer med klar tale, men heller hintet om at noe er i ferd med å skje, så avventer man reaksjonen. Da passer det ekstra bra med eksempelet om co-piloten som forteller kapteinen at han kan se tre toppene og at de virker nærmere i dag enn til vanlig.

Nesten alltid når noe skjer er det sikkert at noen har gjort feil i visshet om at en har gjort noe riktig.

Hvordan skal en kunne leve videre med disse feilene?

Filosof Øyvind Kvalnes forteller om sine erfaringer med menneskelige feil og sine lærdommer fra samarbeidet med Jarle Gimmestad. Frykt kan være årsaker til menneskelige feil. Fokus på feil kan føre til konsentrasjonssvikt om oppgaven som skal løses. Gode menneskelige relasjoner gir god sikkerhet. Et god og åpent arbeidsmiljø der en har klar og god kommunikasjon fjerner barrierer mellom arbeidstagerne slik at en lettere unngår menneskelige feil. Det er viktig at det legges til rette for at mennesker skal kunne samarbeide og danne relasjoner i arbeidslivet.

Det ble også tid til å knuse noen myter:

Første myten omhandlet at det finnes mennesker som ikke gjør feil: Myten lever i beste velgående i mange industrier. Luftfarten for eksempel, prøver å sile ut de rette for å finne de som ikke gjør feil. Men som det har blitt konstatert for en tid tilbake: "Human error is the downside of having a brain".

Den andre myten som ble knust var at mennesker sier i fra når de ser andre gjør feil:

Dette skulle vært en selvfølge, men det er noen ganger vanskelig å si i fra om at de andre gjør feil. Ofte gjøres det en del for å bedre dette, løsningene finnes er der men det hender seg at de ikke blir brukt.

Et annet velkjent problem på en arbeidsplass, er tilskuereffekten. Man reagerer ofte slik som de andre. Det er få autoritære personer som trer frem, og resten følger etter. Ofte er det også rutinejobbene som utgjør risikoen. Rutinejobbene utføres ofte med lavere nivå av konsentrasjon. Det blir lettere å overse feil og mangler ved jobben. Det er derfor viktig med operativ dialog og samspill. Dette reduserer risikoen. Myteknusernes råd blir derfor: klar tale, plassere ansvar, gå fra individ til felleskap og redusere barrierer.

En jobb å gjøre: fra jobbnærvær til arbeidsnærvær

Psykolog Pål Nystuen har jobbet mye med stress og psykiske plager i arbeidslivet. Nyere forskning og undersøkelser viser at angst og depresjon er en av de viktigste faktorene som fører til fravær i arbeidslivet. Dette er noe som påfører arbeidslivet store kostnader. Han har skrevet boken "En jobb å gjøre", som handler nettopp om dette og hva som kan gjøres for å takle situasjonen bedre. Skal vi få bedret den voksne befolkningens psykiske helse, må vi sette inn kreftene også i arbeidslivet. Det hjelper lite å bygge nye institusjoner og utdanne flere leger og psykologer hvis en ikke har ledere som tar tak, kolleger som støtter, og personalavdelinger som legger til rette. Vi må være der voksne folk er og ønsker å være, og det er i arbeid.

Irritasjon og frustrasjon er noe som omhandles i boken. Dette er et vanlig problem som ofte kan føre til plager og sykefravær. Han kommer inn på eksempler der irritasjon, søvn osv påvirker arbeidsmiljø. Som et humoristisk innslag bruker han filmen "Atle Antonsens stressende liv" som eksempel på stress, og håndtering av stress. For spesielt interesserte finnes denne på youtube.

Et herlig sitat fra boken; "Jeg irriterer meg over at jeg irriterer meg, og lar meg irriteres over at jeg alt for ofte irriterer meg over småting som jeg ikke burde irriteres meg over"

Den første dagen avsluttes med konferansens høydepunkt, "i sofakroken". Kommunikasjonsdirektør Svein Tore Bergstuen i TVNorge utfordret Gerhard Heiberg og Børre Pettersen i temaet "Ledelse i arbeidslivet – før, nå og i fremtiden". Svein Tore Bergstuen har en lang karriere som journalist og programleder bak seg. Bergstuen startet som reporter i TV 2 i 1995, og har siden ledet diverse aktualitetsprogrammer i radio og TV, arbeidet et år i Amnesty International Norge og vært informasjonsrådgiver i Geelmuyden-Kiese.

Gerhard Heiberg, kjent som industri- og idrettsleder, gjorde seg bemerket som president for de Olympiske Vinterleker på Lillehammer (LOOC) fra 1989 til 1994. Han er medlem av Den internasjonale olympiske komité (IOC), leder for markedskommisjonen og styremedlem i samme organisasjon fra 2003. Året etter ble Heiberg rangert som nummer 10 på en liste over verdens mektigste personer innen sport, av det uavhengige internasjonale nyhetsbrevet Sport Intern.

Børre Pettersen er spesialrådgiver i LO, og har lang fartstid som spesialist på tolkning og bruk av arbeidsmiljøloven. Kommentarutgavene til arbeidsmiljølovene av 1977 og 2005 er Pettersens verk.

Pettersen ble nylig tildelt Ildsjelprisen 2011 på Samarbeid mot svart økonomis årskonferanse. Han er LOs representant i det sentrale Samarbeid mot svart økonomi.

Debatten hadde en utrolig nerve. Bergstuen hadde forberedt seg med spørsmål om temaer der begge debattantene hadde vært sentrale hovedpersoner. Det gikk i alt fra nedleggelse av hjørnesteinsbedrifter, upopulære avgjørelser tatt med både god og dårlig ledelseskultur, til LO, Valla og Yssen. Temperaturen var til tider svært høy, og det var en stund at noen i salen følte sinnet hos Pettersen ville få han til å gå fra debatten. Men Bergstuen rodde det hele i land og fikk frem poengene. En debatt med fantastisk underholdningsverdi.



Debattleder Svein Tore Bergstuen

Etter debatten, når gemyttene hadde roet seg. Kastet undertegnede og min kompanjong, Hallgeir, oss frempå og huket tak i Gerhard Heiberg. Vi hadde spørsmål om både det å bygge team mellom ledelse, tillitsvalgte og arbeidsstokken, den norske modellen og ledelseskulturen, og måten en håndterer ansatte med nye HR systemer og undersøkelser.



Tettpakket konferansesal med over 400 deltagere



Gerhard Heiberg

Dag to av Arbeidsmiljødagene

Den andre dagen av konferansen startet med foredrag fra Kulturkompaniet. De laget et dialogteater som skildret miljøet på en arbeidsplass. Etter en fremvising av hvordan to kollegaer "ikke" fungerte sammen, fikk salen i oppgave å komme med innspill til hvordan miljøet mellom disse kunne forbedres. Stykket startet om igjen og vi som publikum fikk muligheten til å stoppe og gi veiledning til skuespillerne hvordan de kunne gå frem for å bedre arbeidssituasjonen. Dette var en bevisstgjøring for deltagerne i salen hvor lett små ting kan endre miljøet på en arbeidsplass.

Kulturkompaniet er et firma som reiser rundt på arbeidsplasser og hjelper med å bygge godt arbeidsmiljø. De bruker teater for å synliggjøre effekten hva som skal til for å skape et bedre arbeidsmiljø.

Resten av dagen omhandlet temaer som manipulering, overvåking, koordinering og rapportering i arbeidslivet. Man kan vel si at med den første dagen og starten på dag to friskt i minne så var forventningene svært høye til resten av programmet. Men som alltid, å hoppe etter Virkola er ikke enkelt. De to siste forelesningene ble rett og slett litt kjedelige og med liten underholdningsverdi. På slutten av to lange dager var en mett på informasjon, så innholdet var litt vanskelig å få tak på.

Som oppsummering til slutt må jeg si at dette har vært en utrolig bra konferanse. Både Hallgeir, jeg og mange andre deltagere var svært fornøyde med både faglig innhold og nivå. Det var svært lærerikt og en fikk mulighet til å treffe andre verneombud og tillitsvalgte i helt andre typer bedrifter med helt andre behov enn det vi møter til vanlig.

For NHF, Thorbjørn Erland

Intervju med Gerhard Heiberg

Som avslutning på første dag av Arbeidsmiljødagene var det som tidligere nevnt samlet til en debattrunde mellom noen av de største toppene i norsk næringsliv. Denne debatten var svært interessant og spennende. Spesielt var det å høre om hvordan bedriftsledere må ta stilling til gjennomføringen av drastiske strategiske valg som påvirker de ansatte på verste tenkelige måte. Men det er ikke alltid valg som handler om oppsigelser og nedleggelse som tas. Noen ganger handler det om strategiske valg

som bemanning, HR, samarbeid med foreningene og lignende. Vi ser mer og mer en utvikling av det norske arbeidslivet som går mot at store internasjonale konsern går inn å kjøper opp norske bedrifter. Dette er strategiske valg som gjøres for å tilegne seg høy kompetanse og teknologi. Vi ser dette som en tydelig trend også i helikopterbransjen, da med tanke på utviklingen i tidligere bedrifter som Helikopterservice og Norsk Helikopter, de som vi i dag kjenner som Heli-One, CHC og Bristow.

Det var derfor utrolig kjekt å få muligheten til å få muligheten til å ta tak i Gerard Heiberg etter debatten å stille han noen direkte spørsmål om hvordan han ser for seg utviklingen mot internasjonalisering og amerikanisering av arbeidslivet.

Han snakket mye om det å bygge gode team mellom ledelse og tillitsvalgte, arbeidere og ledelse. Det var derfor relevant å spørre han om hans oppfattning av innføringen av karaktersystemer og prestasjonsmålingssystemer på ansatte ved arbeidsplassene? I utgangspunktet positivt fordi dette gjør at man får tilbakemeldinger og at sider ved en som har potensial for forbedring blir mer visuelt. Det gjør at en må innse at ledere må endre seg for å fungere bedre sammen. Det gjør at en blir mer bevisst. Heiberg innførte selv prestasjonsmålinger blant ledere i DNB NOR for å bruke dette som et verktøy for lederutvikling. Videre påpeker han en viktig faktor ved innføringen av disse. Dette kan ikke komme tredd nedover de ansatte over natten. Dette er noe som man må jobbe med over tid. Ikke bare i organisasjonen, men også på tomannshånd. Hvert enkelt individ som skal gjennom dette må informeres grundig på forhånd om bruken og prinsippene. Det må tas hensyn til personvern og



Flyoperativt Forum

Operasjon Black Buck

Årets Flyoperativt forum ble avholdt på Gardermoen 2. – 4. mai, det 24. i rekken. Det startet 2. mai på ettermiddagen, med et foredrag av Martin Withers, kaptein på Vulcan Bombeflyet som fløy det første tokt under operasjon Black Buck, kodenavnet på britenes ambisiøse bombetokt mot argentinerne på Falklandsøyene, under Falklandskrigen i 1982. I dag flyr han den eneste flyvedyktige Vulcan i verden, XH558. Hun kom i luften igjen i 2007, etter et restaureringsarbeid til 8 mil. Pund.

Våren 1982 invaderte Argentina de britiske Falklandsøyene, utenfor kysten av Sør-Amerika, Argentina har i alle år bestridt det britiske eierskapet til øyene. Militærjuntaen som styrte Argentina, med General Galtieri i spissen, var svært upopulær

blant folket. For å bli mer populære, bestemte de seg for å innvandre Falklandsøyene, på den tiden bare forsvart av en liten britisk garnison med uten flystøtte, og 2. april invaderte de.

Storbritannia med Margareth "The Iron Lady" Thatcher i spissen bestemte seg raskt for å ta øyene tilbake. Før den britiske landgangen var det viktig å sette rullebanen på flyplassen på Falklandsøyene ut av spill, for å hindere at den ble brukt som base for argentinske fly mot de britiske styrkene.

Problemet var at det eneste britiske bombeflyet som kunne brukes til dette, Avro Vulcan, var planlagt pensjonert i løpet av 1982, i tillegg til å ha begrenset rekkevidde. Falklandsøyene ligger 480km utenfor kysten av det sørlige Argentina, 11 200km



fra nærmeste britiske base, på øya Ascension, midt mellom Brasil og sør-vest Afrika, mens Vulcans rekkevide var rundt 4 600km. Vulcan ble tatt i bruk midt på 50-tallet og degsignet som strategisk bombefly, for å kunne avlevere atomvåpen mot fiendtlige mål, derfor var bombesikteutstyret svært unøyaktig, om en atombombe bommer med noen hundre meter har ikke så mye å si. I flymannskapet var det kun kapteinen som noen gang hadde trent på konvensjonelle angrep, og det var flere år siden.

Airial refueling systemet på flyene var ikke lenger i bruk og satt INOP, mannskapene hadde aldri trent aerial refueling. Det var et problem siden det var behov for mange refueling i luften med tanke på flyets range og avstanden til målet. Rør i aerial refueling system var fylt med en form for tettningsmasse pga lekkasjer, og deler var svært vanskelig å skaffe, en essensiell del ble vistnok funnet brukt som askebeget. Så det var en stor jobb rent teknisk å få systemet i drift. Systemene for electronic countermeasures var degsignet for bruk mot sovjetisk utstyr, argentinerne hadde moderne fransk utstyr, så nytt jamming utstyr måtte også monteres, det ble lånt fra andre flytyper.

Allerede 22. april fløy flyene til Ascension, fasilitetene der var svært enkle, så de måtte bo i telt. 30. april var det klart for første av 7 planlagte tokt, Black Buck 1.

For å utføre angrepet mot flyplassen på Falklandsøyene måtte det til 2 Vulcan bombefly og 11 Victor tankfly! Den en Vulcan bombere var reserve og skulle snu tilbake til basen etter at første air refueling var utført. Martin Withers var kaptein på reserve flyet under Black Buck 1.

Ved take off fra Ascension var det rundt 30 grader, mannskapene var iført overlevelsedrakter for å kunne overleve i Sør-Atlantern på høsten. Derfor hadde de et vindu åpent på primærflyet under take off, men de fikk ikke lukket det skikkelig, og fikk ikke trykksatt kabinen og måtte snu, dermed var det Withers og co som skulle utføre angrepet.

Planen var at Withers og co skulle være tilbake på Ascension etter 4 timer, kort tid etter avgang gikk styrmannen å la seg, da han sto opp etter 7 timer skjønte han ingenting, før han fikk vite at det var de som skulle utføre angrepet. Totalt sett skulle det gjennomføres 21 aerial refueling, mange av dem var Victor tankfly som fylte opp andre tankfly før det som leverte snudde tilbake til basen. Da Withers skulle refuele første gang hadde de problemer med å finne rett tankfly, de var pålagt radiotaushet og det var mørkt, han var nødt å bryte radiotausheten. Tankflyet avfyrte

at nødbluss, og bombesikteren oppdaget det bak Vulcanen. En kritisk episode under refueling som Withers observerte, en Victor refuelet en annen og de kom inn i en tordenstorm med mye turbulens. Refuel probe knakk på flyet som mottok fuel, så flyene måtte bytte plass, den som knakk probe gikk over til å fuele den andre og når den hadde levert det den kunne gikk den tilbake til base og den andre fortsatte oppdraget.

Mesteparten av veien fly de så lavt at de var under horisonten i forhold til argentinsk radar, så nærmere de kom desto lavere fløy de, ettervert gikk de ned til 300 fot. At de fly så lavt gjorde at de brukte mer fuel enn normalt, tankflyene fylte helt til mottakeren var full, dette gjorde at de selv hadde lite fuel til returen. Nesten alle erklærte de fuel-emergency, mange hadde så lite fuel at de ble stående på rullebanen. Litt før de nådde Falklandsøyene fikk de radarvarsling på at mange målsøkingsradarer hadde lockon på dem, det viste seg at de passerte den britiske flåtestyrken som også på vei mot Falklandsøyene. Flåtens posisjon var hemmelig så Withers & Co hadde ikke fått vite den, men de antok at det var den britiske flåten. Heldigvis hadde flåten fått vite om bombetoktet og ordre om ikke å skyte på noe i det tidsrommet. De hadde en reell lock on, men jamming poden som var ettermontert gjorde jobben. Da Vulcanen var 40nm fra flyplassen gikk de opp til 10 000 fot for å utføre angrepet, britisk etterretning tilsa at de argentinske radarstyrte kanonene hadde rekkevidde opp til 8 000 fot, det reelle var at granatene gikk opp til 23 000 fot.

De hadde med seg 21 stk 1000 pounds bomber. Som sagt var presisjonen på bombesiktet på Vulcan lav, for å finne flyplassen brukte de en dårlig ground mapping radar, de siktet de på et nes for å finne flyplassen. Bombene ble sluppet rett etter hverandre, av de 21 bombene var det bare den første som traff selve rullebanen, men det var nok til å sette den ut av drift en stund. 16 av 21 bomber eksploerte, de var gamle og upålitelige, flyetypen var planlagt tatt ut av drift så alt av nyere bomber var brukt opp. På returen til Ascension hørte de på BBC radio at bombetoktet var vellykket og at flyene som deltok var trygt tilbake, dette var 4 timer før landing.

Av de 6 andre planlagte Black Buck toktene ble det gjort 2 lignende bombetokter, og 2 rakett tokt, der Vulcan bombere angrep radar anlegg med raketter. To tokt ble kansellert pga. vær. Noen vil lure på om alt dette var verdt det for 1 bombe på første tokt, og lignende på de andre toktene. De ble regnet som vellykkede av følgende grunner:

1. Argentinske fly kunne ikke bruke flyplassen på



Boeing, P-8A Poseidon

- Falklandsøyene til å angripe de britiske styrkene under den kritiske landgangen.
2. Når britene kunne nå Falklandsøyene, som er lenger unna Ascension enn Buenos Aires, kunne de i teorien også bombe hovedstaden. Derfor trakk Argentina jagerflyene sine nordover mot hovedstaden, lenger unna Falklandsøyene. Da var det ikke lenger jagerfly til å eskortere jagerbomberene som angrep britene på Falklandsøyene, og de ble lett bytte for de britiske Sea Harrier flyene.
 3. Det ga den britiske moralen en vitamininsprøyting.
 4. De 2 rakett toktene mot radarinstallasjoner gjorde det vanskeligere for argenterne å angripe britiske fly. De radarne som ikke ble satt ut av spill, ble slått av straks britiske fly nærmet seg i frykt for at det var angrep mot radarer, britenes raketter ble siktet mot radarsignalene.

For de som er interessert i mer av denne historien er det gitt ut en bok om Operasjon Black Buck med tittelen "Vulcan 607"
Flyoperativt Forum dag 2

Tirsdag 3. mai var det offisiell åpning av Flyoperativt forum, selv om det startet mandagen med et foredrag og sosialt samvær i messen på Gardermoen Flystasjon. Åpningsforedraget ble holdt av generalinspektøren for Luftforsvaret. Foredraget dreide seg mye om Luftforsvarets internasjonale operasjoner. Han mente at den hurtige reaksjonen i forbindelse med Libya aksjonen ikke ville ha vært mulig for ti år siden, før de store omstillingene mot et innsatsforsvar startet. Det gikk to dager fra regjeringen vedtok at Norge skulle delta til flyene dro fra Norge. Norwegian Aeromedical Detachment, det norske helikopter bidraget i Afghanistan. Han mente at uten mulighet for rask evakuering til sykehus ville bakkeoperasjonene ha blitt begrenset kraftig. Senere i år skal en Orion fly delta i piratjakt i Adenbukta, og fra

høsten skal en Hercules være fast stasjonert i Afghanistan. Luftforsvaret er inne i en kraftig fornying på utstyrssiden, de 4 nye Hercules-ene har kommet i løpet av de siste 2 årene, første NH90 helikopter til Kystvakten kom til Norge før jul og det er bestemt at det skal investeres i F35 Lightning kampfly.

Forsvarets Forskningsinstitutt

Kristian Åtland fra Forsvarets Forskningsinstitutt holdt et foredrag om Nordområdene, som han mener blir viktigere i årene fremover, både for Norge og resten av verden. Ismeltingen åpner nye skipsleier og gir tilgang på nye områder for petroliumsindustrien. I tillegg er hele området rundt politisk stabilt, en fordel med tanke på at mye av de til nå kjente olje og gassforekomster ligger i politisk ustabile områder, som Midt-Østen og Nord-Afrika. Det anslås at ca 30 % av all gjenværende gass og 13 % av all olje i verden befinner seg nord for polarsirkelen. I 2007 startet Russland en massiv modernisering og oppbygging av forsvaret, i perioden 2011 – 2020 er det planlagt investert tilsvarende 3870 milliarder kr, i 2011 er det norske forsvarsbudsjettet på rundt 35 milliarder kr. 67 % av Ruslands sjøbassrete atomvåpen er i Nordflåten, tett på Norge. I 2010 hadde det norske Luftforsvaret 37 avskjæringer av russiske fly.

Boeing, P-8A Poseidon

Fred Smith fra Boeing Military presenterte P-8A Poseidon, det nye maritime overvåkningsflyet Boeing produserer 117 stk. for US Navy. Av utenlandske kunder har foreløpig India bestilt 8 stk og Australia skal være i ferd med å bestille. Smith la ikke skjul på at han forsøkte å selge Poseidon til Norge, Orion flyene begynner å bli gamle. Poseidon er basert på den sivile Boeing 737, og de fleste systemene er videreutvikling av eksisterende systemer. Dette for å gjøre utvikling og drift billigere, den kostet "bare" 6 milliarder dollar å utvikle. Skroget er basert på 737-800

med bomb bay og bombeluker og vingen er basert 737-900, med våpenstasjoner! Første flytur var i 2009 og det skal være fullt operasjonelt i 2013.

100 years of naval aviation

Chris Anderson fra US Navy holdt foredrag om naval aviation, som både inkluderer flyging fra hangarskip og sjøfly med base på båt. Det startet i november 1910 da et amfibiefly tok av fra den ombygde krysseren Birmingham, og landet senere på sjøen. I januar 1911 landet et fly for første gang på et skip og tok av igjen. I begge disse tilfellene var det sivile piloter. I juli samme år var første hangarskipsflygning med militær pilot. I april 1914 var første naval flight i kamp, en rekognoserings flight over Mexico. Ved starten av første verdenskrig hadde US Navy 52 fly, og ved slutten hadde de 2000 fly! 2. verdenskrig var det store gjennomslaget for hangarskip og dets fly, de overtok som den viktigste maktfaktoren til sjøs, tidligere var det slagskip. Sjøslag ble for første gang utkjempet uten at skipene var innenfor synsfeltet til hverandre.

Nytt redningshelikopter

Ole Hafnor fra Justisdepartementet redegjorde for prosessen rundt anskaffelse av nye redningshelikoptre. Kandidatene er: NH90, EC225, EH101 og S92. Justisdepartementet er ansvarlig for redningshelikopter tjenesten og den finansieres over Justisdepartementets budsjett. Luftforsvaret er bare operatør. Sea-King helikoptrene fra tidlig på 70-tallet er klar for utskiftning, de kan maks brukes til 2020. Allerede er det problemer med å holde nok Sea-King i luften pga. utfordringer med vedlikehold og reservedeler. Det er bestemt at Luftforsvaret fortsatt skal være operatør, og det skal være 6 baser som i dag: Rygge, Sola, Florø, Ørlandet, Bodø og Banak. Det skal kjøpes 16 helikoptre, 2 til hver base og 4 reserve.

NH90, mulig erstatning for dagens Sea King



Da Luftforsvaret bestilte NH90 2001 til Kystvakten og fregattene lå det også inne en opsjon på kjøp av NH90 til redningshelikopter, denne ble kansellert i 2007. Mange instanser har involvert seg, fagforeninger for sjøfolk, fiskere og offshoreansatte. Det legges til grunn at helikoptrene skal dimensjoneres for store ulykker til sjøs. Nå er minimumskravet at det skal kunne heise opp 20 mennesker eller være på ulykkesstedet i 2 timer, 150nm hvor som helst utenfor grunnlinja. Grunnlinja går mellom de ytterste punktene på de ytterste øyene langs kysten. Det punkt som er lengst fra nærmeste helikopterbase ligger 270nm unna Banak. Kjøpet skal sendes ut på endelig anbud høsten 2011, bestillingen skal legges inn i slutten av 2012 og alt endelig vedtatt i Stortinget før stortingsvalget 2013. De første nye helikoptrene skal leveres i 2016. Nå i mai måtte det for første gang leies inn en sivil maskin med mannskap for å dekke redningshelikopter beredskapen. Dette skjedde på Rygge da Sea-King skulle på øvelse, og reservene er små. Det er forventet at det i en overgangsperiode mellom Sea-King og nytt helikopter må leies inn noen sivile helikoptre.

Global Hawk

Dane Marholt fra Northrop Grumman presenterte Global Hawk, en stor UAV - unmanned aerial vehicle for overvåkning.



Global Hawk

Den har et vingspenn på 35,4m og motor med thrust på 7 050 pund! Den kan programmeres til en rute og trenger ikke å fjernstyres, og kan operere selv om den mister forbindelse med bakkestasjonen. Den har en maksimal høyde på 60 000 fot, og endurance på



over 30 timer. Den har fløyet tokt der den startet på USAs østkyst, fløy til Afrika og var i luften over Afrika i 15 timer før den fly tilbake til USA.

SESAR

Single European Sky ATM Research Programme, et felles europeisk program for å få til et felles luftrom, ikke slik det er i dag med uavhengige nasjonale luftrom. Dette for å bedre trafikkflyten, gjøre lufttrafikkjenesten billigere, det skal øke kapasiteten og gi besparelser på fuel og tid. USA har et luftrom på 13,2 mil. kvadratkilometer, landene som er med i dette prosjektet har 12 mil. kvadratkilometer. USA håndterer dobbelt så mange flighter, men de har samme totalavstanden på air traffic control som de involverte landene i Europa.

Oslo ASAP

Oslo Advanced Sectorization & Automation Project er navnet på det nye trafikksystemet i luften rundt Gardermoen. Det har vært snakket om "grønne innflygninger", men det er ikke tilfellet. Hovedårsaken til innføring av nytt system var pålegg fra Luftfartstilsynet om at det måtte gjøres noe. Det gamle systemet hadde flere "TCAS hotspots", steder der inn og utgående trafikk var nær hverandre og små avvik fra klareringen ga TCAS warning.

Innflygningene har ikke blitt mer miljøvennlige, en representant fra SAS la frem statistikk med fuel og tidsforbruk for flighter Gardermoen – Stavanger og Gardermoen – Trondheim, alle flightene i statistikken var med samme flytype, ca. samme last og like værforhold. Den 7. april, da Oslo ASAP ble innført viser statistikken et stort hopp i fuel og tidsforbruk. Etter noen dager gikk den ned igjen, men ikke så lavt som før, og flatet ut. Økningen i tid og fuel skyldes mye at innkommende flighter må gå ned mye tidligere enn før og fly på en relativt lav høyde lenge før landing. Dette ble bekreftet av Knut Backer fra Norsk Flygerforbund.

GA og FLARM

Per Olsen fra Norsk Luftsport forbund presenterte FLARM, et billig og enkelt TCAS lignende system for småfly og seilfly. Det sender ut signaler som motas av andre FLARM utstyrte fly, det sender posisjon fra GPS, høyde og hastighet. Han snakket også om OCAS et system som monteres på kraftspenn og lignende for å hindre at fly skal kollidere. Det har en liten radar som detekterer eventuelle fly og sender ut et signal på vanlig fly VHF. Det ble også fortalt litt om Synthetic Vision, bruk av infrarøde kamra ved landing og flyvning i lav høyde med dårlig sikt og mørke.

VINTERVEDLIKEHOLD PÅ OSL

Henning Bråtebakk fra OSL holdt foredrag om vintervedlikehold på OSL. De har verdens største snøfres på hjul, det finnes en større men den går på jernbanespor. Ved brøyting er en rullebane normalt stengt i 15 min., de har hele tiden minimum en bane åpen. "Brøytetoget" tar hele banebredden på en runde, det består av 8 sweepere, 1 snøfres, 2 strøbiler, 1 hullaster og en friksjonsmålebil. Totalt er det ca 195 ansatte som bare jobber med brøyting om vinteren. Siden åpningen i 1998 har OSL bare hatt stengning av begge banene samtidig 2 ganger.

Flyoperativt Forum, dag 3

Onsdag 4. mai var 3. og siste dag av årets flyoperativt forum. Programmet inneholdt et viktig tema, straffeforfølgelse etter hendelser og ulykker i luftfarten. Statens Havarikomisjon for Transport (SHT) presenterte sitt arbeid. Zodiac Aerospace presenterte EMAS MAX.

EMAS Max

Dagen startet med en presentasjon fra Zodiac Aerospace om EMAS MAX. Engineered Materials Arresting Systems er betegnelsen på spesielle porøse materialer, som legges i endene av rullebaner for å stoppe fly som går av banen. EMAS er FAA's



betegnelse på slike materialer, EMAS MAX er Zodiac Airspace sitt varemerke på deres EMAS system. Når et fly kommer på EMAS underlaget vil det synke ned i det og stoppe, akkurat som om man kommer ut i løs tørr sand med sykkel. Normalt har EMAS en tørr og hard overflate, men ved høyt overflate trykk, som av et flyhjul, knuses overflaten og hjul vil synke ned i EMAS. Enkelt fortalt består EMAS av en spesiell porøs betong med mye luft i og uten stein. Kjevik lufthavn vil som første norske flyplass få dette installert. Ved bruk av EMAS kan sikkerhetssonene i endene av rullebanene reduseres fra 300m til 100m i hver ende.

Statens Havarikomisjon

Statens Havarikomisjon For Transport(SHT) hadde presentasjon av deres arbeid det siste året og litt om fremtiden. I 2010 var det 23 hendelser i norsk luftfart som SHT undersøkte, i tillegg kom en hendelse som ble undersøkt av havarikomisjonen i et annet land pga. at flyet var utenlandsk registrert. Fremover vil havari med større UAV komme inn under SHTs område. Kort tid før Flyoperativt forum ble rapporten om en nestenulykke på Gardermoen 31. januar 2008, med en CRJ-200 tilhørende Cimber Air, offentliggjort. Denne rapporten fikk noe medieoppmerksomhet da den førte til en "krangel" mellom SHT og flyfabrikanten Bombardier som har produsert CRJ-200. SHT mener at CRJ-200 ikke bør få fly under snøvær før modifikasjoner er utført, noe som Bombardier er sterkt uenig i. Nestenulykken skjedde under take-off med sørpe på banen og snø i luften. Rett etter rotasjon under take-off, i 30 fots høyde rottet flyet plutselig 40 grader pga. at ene vingene stallet ut, stick shaker og stick pusher aktiverte, den ene vingetippen var svært nær ved å ta i bakken. Flyet hadde korrekt hastighet ved rotasjon, men pitch angle var litt høy, 15 grader en liten stund. Konklusjonen var at sørpe som sprutet fra nose gear la seg på vingene og forstyrret luftstrømmen så mye at den stallet. Og fordi flyerne hadde glemt å slå på wing anti-ice ble sørpen liggende, hadde anti-icing vært på ville sørpen ramlet av øyeblikkelig pga. varmen. Det at vingene er så utsatt for stall pga. "wing contamination" gjør wing anti-icing essensiell i

snøvær. SHT mener at CRJ-200 bør ha flyforbud i snøvær inntil det er modifisert slik at flyerne får et tydelig varsel, enten via take-off warning eller et annet varsel, om at wing anti-ice ikke er påslått før take-off.

Kriminalisering

I forbindelse med SHTs presentasjon holdt statsadvokat Erik Førde et innlegg om staffefølgelse i forbindelse med hendelser og ulykker i luftfarten. Aleksander Wasland fra Flygerforbundet snakket om Flygerforbundets syn på dette. Tradisjonelt har hovedfokus etter en hendelse eller ulykke vært at man skal finne ut hva som har skjedd for å forhindre at det skal skje igjen. Dette er, og skal forbli SHTs fokus. I de senere år har gjerne politiet etterforsket parallelt, deres fokus er straff. Ofte har ikke politiet peiling i det hele tatt på hva de driver med i forbindelse med luftfartshendelser. En tysk småflypilot som krasjet i Norge ble bøtelagt for å ha hatt for stor hastighet i landingen, 330 m/s!! Statsadvokaten argumenterte for at selv om det er til nytte for flysikkerheten at ansatte luftfarten ikke straffes, så kan ikke nytten komme forran straffeansvaret. Ved at ansatte forteller mer om det de vet hvis de vet at de ikke straffes, enn om de er redd for straff og dermed forteller mindre, og informasjon som kan bedre flysikkerheten kanskje ikke kommer frem.

Tidligere har Flygerforbundet anbefalt sine medlemmer å forklare seg åpent til politiet, nå er anbefalingen mer at man bør tenke seg om, om man skal si alt til politiet. Til SHT anbefales det at man sier alt. Opplysninger i SHTs rapporter kan etter loven ikke brukes som bevis i straffesaker, SHT skal ha tilgang på all informasjon som politiet innhenter, mens politiet ikke har tilgang på SHTs innhentede informasjon.

Jan-Kristian Hansen
NFO INFO komité

05.04.2011

AEI regional conference London

Møtet ble avholdt i New prospect House, London med representanter fra UK, Norge, Nederland, Sverige, Pakistan, India, Tyskland, Malta og Spania til stede.



AEI's representanter åpnet møtet, med å presentere hvilke utfordringer vi står ovenfor angående industriens ønske om å fjerne personlige sertifikater for flyteknikere, og overføre dette til et «competence-based» system. Dette var forsåvidt ikke noen ny sak, siden IATA, siden 1955 har ønsket et slikt system uten personlige sertifikater.

Videre ble det informert om hvilket ansvar flyteknikere har, som sertifiserende personell, samt hvilke rettigheter en CAMO organisasjon, og ansatte i denne organisasjonen har. Det ble her lagt stor vekt på at CAMO organisasjoner ikke har myndighet til å gi CRS til luftfartøy. Dette er det kun flytekniker med autorisasjon fra en Part-145 organisasjon, som kan gjøre. Single release fra base maintenance, var også et tema som ble diskutert i sammenheng med CRS. EASA setter ned arbeidsgrupper som skal jobbe med «CAMO and 145 responsibilities (M.029)», samt «Functions and responsibilities of B1 and B2 support staff – Link between signoff (145.024)»

AEI ønsket å legge en felles strategi for hvordan vi kan jobbe, for å påvirke utfallene av disse sakene, som nevnt over. Faktum er at i arbeidsgruppene, der vi er representert, utgjør vi en svært liten del av arbeidsgruppen. Det ble derfor enighet om at vi bør skrive brev til NAA i fellesskap, og få frem våre synspunkter. Andre muligheter er å kontakte/informere IFALPA, samt media og presse, slik at man får «public awareness».

Det er veldig viktig at vi kommer i inngrep i de prosessene som foregår, med tanke på endring av regelverk, og systemer, siden slike prosesser er vanskelig å reversere. Dette førte videre til en gjennomgang av hvilke ansvarsområder flyteknikere har, og generell awareness rundt disse.

Videre ble det informert om, og diskutert hvilke arbeidsgrupper, som skal settes ned i EASA i tiden fremover. Det er viktig at vi tar del i disse arbeidsgruppene, for å danne en motvekt til industrien, samt for å fremme vårt syn. CRS og single release ble også belyst og diskutert. Det ble fremmet forslag om å forsøke å opprette et anonymt rapporteringssystem for Non-conformance reporting, som skal «anonymiseres» gjennom AEI, slik at man hindrer at selskapet der rapportøren jobber, har mulighet til å identifisere vedkommende, og gå til sanksjoner

Air Maltas representant kunne også informere om hvilke utfordringer de har fremover, på grunn av finansielle problemer, samt at selskapet antakeligvis ønsker å outsource maintenance. Det ble også tid til å danne nye relasjoner til vår søsterorganisasjon, NFO. Dette er veldig nyttig, siden vi jobber i fellesskap med saker som skal løftes inn mot LT.



**AEI 1st Regional Meeting April 5th 2011 in London, UK
Participant (see list)**

1. F.Bruggeman AEI Secretary General Netherlands
2. Tord Holen Senior Maintenance Supervisor Norway.
3. D. Miguel A. Jimenez Ruiz ASETMA Secretary Organisation Spain
4. D. Marcelino Samaniego Villasante ASETMA Spain
5. Jean-Luc Jeangeorges "UNSA Aérien/SNMSAC/ France
6. Franck Palomba, technicien de maintenance aéronautique France
7. Thomas Vlasak SFF member Sweden
8. Henrik Zaar SFF Sweden
9. Philip Vella AAE Malta
10. Norbert Beuing Member BPvL Germany
11. Mr. Sunil Sahani Board Member AIAEA India
12. Sverre Fjørtoft NFO Norway
13. Trond Hagen NFO Norway
14. Roger Handeland Norsk Flytekniker Organisasjon
15. Oyvind Strøm NHF Norway
16. Tommy Olsen NHF Norway
17. Robert Alway ALAE president UK
18. A.Razzaq choudhary Joint Secretary Technical SAEP Pakistan
19. Mr.Muhammad Saleem (VP SAEP) Pakistan

Apologies' for not attending:

Ola Blomqvist SFF Sweden

Gudjon Valdimarsson. FVFI Iceland.

In total 19 Individuals attended this 1st regional meeting.

Add the agenda:

Introduction to the subjects we are going to discuss. In general: The threats to our profession and to our licence in Europe as well as the rest of the world. The threat is there, maybe not clearly visible to most of us in our industry right now, but it is progressing

and with a number of proposed rule changes coming up, these threats become even more real.

IATA (International Association of Transport Airlines) is progressing with its goal of removing/undermining the need for "licensed "staff (see attached documents IGM****). There is a clear statement that IATA promotes "Competency" based training as a future possibility to reduce the costs and once this is widely accepted, the question arises "Why do we need people with an independent licensed, after all, the licence does not guarantee competency?"

History shows that industry has been busy trying to erode our position for many years. As far back as the 1970's attacks on the licence led to the formation of AEI. During the JAA era the licence versus company approvals debate continued with constant proposals to remove the need for national licenses and allow company approvals as the standard.

We, as AEI, have been and will continue to fight this and for this we need our affiliates to support us, in word and acts. We have many times been pointing EASA in the direction of authorities failing to ensure companies comply with the regulations. This is also becoming evident in various documents.

The following EASA link <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php> (scroll down to opinion 06/2010 and then select your preferred language) is a very good example. The document itself explains why working group 145.012 (multiple/single release) has been put "on hold". From this document, pages 2-5 are absolutely worth reading. In particular however, Page 8 paragraph 21 clearly highlights the problems facing us as a collective. The paragraph states that EASA is aware of misunderstandings surrounding the release to service including the actual responsibilities of certifying staff.

Yet despite this statement there are no audit findings or standardisation reports in place which could possibly result in

corrective action taking place. Therefore EASA are stating by default that countries are failing to comply but somehow they (EASA) are not capable of changing it or solving it. During our last AEI visit to Cologne where we met with senior EASA management, this was strongly brought forward by us, to the embarrassment of EASA.

Discussion on the developments of the regulation, we will try to focus on what is important for us as engineers. Robert Alway presented the list of all the more than 200 rulemaking tasks on the present list for the next 3 years, which are on-going within EASA. We have to take care not to miss one that involves us. We discussed how to cope with the need to participate in the various working groups and asked the group to think about putting persons forwards to act on behalf of AEI. We will try to support these persons as much as possible through our Technical Affairs committee and meetings as well as discussion within the AEI board. Presently those representing AEI can have most of their costs reimbursed via the EU system. Several affiliates told the meeting they are willing to participate. AEI welcomed such positive contributions. This way we have candidates ready when the need is there so we can act swiftly in response to EASA rulemaking demands.

Another threat brought into the group discussion is the introduction of the system for CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation Approval) the part of the airlines/operator who is responsible that maintenance is done by a 145 maintenance organisation. It was made clear that this part of the organisation cannot issue a release to service as that is the sole function of the 145 organisation (however it is happening and this abuse of regulation is spreading) and NAA's are not properly handling these abuses.

Some of our colleagues have transferred into the CAMO part of the operation without realising that in many cases they are no longer authorised to issue a CRS. This could result in a severe shock if ever something goes wrong because they can only use the privileges to issue a release to service under the umbrella of a 145 organisation and that is often no longer the case. They are in effect actually sticking their head in a gallows waiting for an incident to hang them.

During the discussion about the various examples brought forward, it showed that even between us engineers (& Union Reps trained to read regulations) there is misinterpretation about the explanation of the law. A very important part of this meeting uncovered the need to ensure that we all understand the intent of the regulations and that we need to make sure all our colleagues

do as well. This will ultimately help us to better fight the battle to maintain safety as well as influence our privileges, status and even our jobs.

Presently the Electronic logbook is sold to companies where as sales arguments it is shown how to bypass the regulation with the push of a button. With the upcoming rule change proposal EASA (attached Pre-RIA M.029), another attempt is made by industry to undermine our position even more.

Industry did not win the rule change (at which they proposed to get rid of the licensed engineer) EASA 145-012 as we have witnessed last year but when they found out the rule change was not in their favour, they have succeeded to have this change withdrawn totally, while we, as AEI saw this as the right change. Now again industry, through this M029 proposal will try it in another way. The basic AEI policy discussed at the meeting was that the CRS must not only remain in the hands of an independently qualified licensed engineer but also that the person issuing the CRS must actually be present on the aircraft. (This will be formalised at the next ATAC meeting)

There was also a long discussion about the qualifications required to be held by support staff in base maintenance and the ongoing attempts by industry to remove their input. In addition EASA working group (attached Pre RIA 145-024) is now on the agenda where the Functions and responsibilities of B1 and B2 support staff will be determined. The basic AEI policy will be that B1/B2 support staff are required to supervise all maintenance and will signed off for doing so at task level. (This will be formalised at the next ATAC meeting)

The legal opinion ALAE have asked on whether we, as engineers see the part 145 regulations properly, on the view of EASA regulation (is on the AEI website). This one clearly states how the law should be interpreted, looking at it from a legal point of view. Most of our colleagues and affiliates may find when they read it, it is a useful refresher on their full responsibilities. It is of utmost importance that we work together on a number of issues and we have to work together with our affiliates to fight this fight. It does however require two way communication and we need feedback and input from affiliates on this.

The way forward.

Aside from the above is the need for reporting of occurrences. AEI has now organised access/input possibilities into the EASA occurrence system. Via the AEI website this possibility now exists. (Fill in web link. <http://www.airengineers.org/docs/>

internal/road_map_to_easa_occurrence_report.pdf). What we have proposed to EASA is that people who, for any reason do not trust their own occurrence reporting systems and the way National authorities or companies work should be given the possibility to report anonymously to EASA leaving the actual contact details in hands of AEI (Whom you probably feel, will be more trustworthy than some NAA)

We have received information that those affiliates who have representatives for AEI they send to working group meetings will have to possibility to be refunded for participating in AEI representation in working group in EASA. This way any affiliate who put forward a person for one of the EASA working groups have very little costs to spend on their representatives.

For working groups it was asked by the group how many representatives does AEI need? AEI want to have people lined up if needed. The most important issue is that affiliates are prepared to take part. Thomas Vlasak SFF out himself forward for one of the working group. Request from BPvL to pay attention to the B2 for light aircraft, In particular the issue that form B2 in Light aircraft the engine type is absolutely not relevant to the work of the B2 but some NAA still demand a license for each aircraft/engine combination.

Some 147 training organisations sell training including practical training while actually the trainees never touch a spanner during their time in school. Questions can be raised as result of this and the quality is very doubtful. If you experience similar trainings please inform AEI.

Media. The way AEI approached the media was discussed, part of the suggestions is to inform the flying public. Emphasize on the issue of Competent versus qualified persons working on aircraft. The analogy having a operation on yourself by a competent nurse saving some money because she received competency training knowing how to handle a knife or do you prefer to be operated by a qualified surgeon? Maybe contact IFALPA for a presentation about these subjects. Present them the picture that in a few years their pilots are going to fly aircraft maintenance by “competent” instead of “qualified” personal. What is the differences in behaviour between competent” instead of “qualified” personal. There is a HAAS report from university of Toulouse. (Attached JAR-66 Haas report Highlighted**) That shows these differences to support choosing qualified over competent. Use the AGM pages from Robert presentation at his AGM 2010 in Bristol.

Support for writing letters to the NAA. It was agreed by ALL that more letter writing should take place between affiliates and

their local NAA/Transport Department. It was agreed that we should make more effort to coordinate these letters enabling us to lobby our view and pressurize NAA's. AEI are more than willing to assist Affiliates in writing such letters. General agreement that something happening in one country which undermines our input to collective safety will eventually spread if not tackled quickly. Therefore coordinated letter writing will assist in this task and raise awareness.

Sharing of information from affiliates. Philip Vella confirmed Robert Always' warning that industry is actively trying to remove B1/B2 support staff from base maintenance by relaying the current difficulties ongoing in Malta where they have big difficulties because they are confronted with plans for outsourcing and restructuring. Lays-off of up to 600-700 people may be the result. Main comment is that E&M should be outsourced. In the process the union found out that the organisation made huge mistakes in the calculations. In addition Philip wants help from anybody who could help him with information about this, Lessons learned from similar experiences affiliates. Philip@philipvella.com.mt is requesting any useful information. The Lufthansa Technics Maltese operation regularly makes it clear that engineers are only expected to be busy with the paperwork and not be hands on. Workers hired from the Philippines were prepared do anything management asked from them, signing as is requested. Engineers are pressurised not to go to the aircraft themselves but just sign documents presented to them. The initial LHT production centre was approved under the Maltese CAA, because they were too strict it appears the approval responsibility has been moved to Germany (LBA).

Philip Vella asked if he was happy that AEI creates a letter that tell the Malta CAA/Transport Minister, it is surprised that since the process in Malta for LHT was too much trouble by CAA Malta, they moved to be under LBA approval. Philip agreed to the letter but will send the actual rules used by LHT before we make the setup of the letter.

Fred Bruggeman
AEI Secretary General

Nyhetsseminar

Oppfølging av sykemeldte

Infotjenester holdt et tretimers nyhetsseminar angående oppfølgingen av sykemeldte og det merarbeid som bedriftene pålegges ved nye lovendringer som trer i kraft i løpet av sommeren. NHF deltok med fire representanter fra MF Heli-One.

Noe av det viktigste arbeidet for å holde et lavt sykefravær er forebyggende arbeid for å hindre alvorlige skader med fravær, samt å jobbe med det psykososiale miljøet på arbeidsplassene. Men dette i seg selv er ikke nokk. Det viser seg at god oppfølging av sykemeldte utgjør en viktig del av arbeidet med å få ansatte tilbake til arbeidslivet. Dette arbeidet er viktig, og den faktoren som motiverer bedriftene mest er uten tvil at dette arbeidet reduserer kostnadene ved å ha ansatte ute i sykemelding. Snittet som NHO har regnet ut for kostnader på ansatte i sykemelding beløper seg til 13 000,- pr dag. Så her der det mye å hente.

Målgruppen for seminaret var ledelse og HR. Men det var også nyttig for representanter i fagforeninger å delta. Dette fordi tillitsvalgte og verneombud bør ha god kjennskap til reglene rundt oppfølging av de sykemeldte, da spesielt fordi vi som regel blir koblet inn sent i prosessene. Foreningene blir ikke koblet inn før bedriften ser det som eneste løsning å gå til oppsigelse, dette blir et vanskelig utgangspunkt for en god prosess.

Det blir vedtatt lovendringer som trer i kraft 01.07.2011 som gir arbeidsgiverne en del merarbeid med oppfølgingen av de sykemeldte i forhold til tidligere. Det settes strengere krav til møter og kontakt mellom partene, og det er innskjerping av sanksjoner mot bedrifter som unnlater å følge opp de syke.

De nye endringene går stort sett i følgende:

Aktiv sykemelding fjernes. Dette betyr at vi står igjen med tre muligheter for sykemelding: Avventende sykemelding, gradert sykemelding og reisetilskudd. Kort fortalt vil dette si at de som før hadde aktiv sykemelding vil få en gradert sykemelding der en oppfordrer til å finne løsninger som gjør at vi kan utnytte restarbeidsevnen til den som er syk. Dersom dette betyr at den som er ansatt må utføre andre oppgaver en det som den er satt

til å gjøre i sin opprinnelige stilling, vil NAV dekke lønnskost og utgifter i forbindelse med dette. Det er her viktig å nevne at det er laget overgangsordninger for de som alle rede er på en aktiv sykemelding. De som før 1/7 går på aktive sykemeldinger, vil bli fulgt etter det gamle systemet.

Første pålagte møte skal avholdes innen fire uker. Dette gjelder både ved helt og gradert sykefravær. Oppfølgingsplan skal være utarbeidet og denne skal sendes til fastlegen. Innholdet skal være som tidligere med vurdering av arbeidsoppgaver, funksjonsevne, beskrive tiltak som kan iverksettes og beskrive videre oppfølging.

Det er pålagt "dialogmøte 2" innen syv uker. Dette gjelder alle typer sykemeldinger. Det betyr derfor at det blir mange flere lovpålagte oppfølgingsmøter enn tidligere. Det er arbeidsgiverens ansvar å kalle inn til disse møtene. Ubetinget møteplikt gjelder for den ansatte, BHT og arbeidsgiver. Det er en fordel at også fastlegen kalles inn, men disse har dessverre en betinget møteplikt, som kan gjøre det vanskelig å gjennomføre dette i praksis ute på arbeidsplassene. Et tiltak som har fungert tidligere har vært å gjennomføre møtene på legens kontor. Da er det lettere å komme til hos legens alle rede fullpakke tidsplan.

Ved "dialogmøte 2" skal en blant annet gå gjennom oppfølgingsplanen. Det skal være utprøvd bedriftsinterne tiltak, og resultatene av disse skal vurderes og dokumenteres. Partene oppfordres til å tenke utenfor boksen i denne fasen. Dette ved å samtale om videre behandling og arbeidsrettede tiltak.

"Dialogmøte 3". Dette er ett såkalt "kan ha" møte. I dette ligger det at det ikke er lovpålagt, men det er en sterk oppfordring til å gjennomføre dette møtet. Lengden på sykemeldingen er nå så lang at en har et godt bilde av hvilken vei behandling og oppfølging fører. For den sykemeldte er det store endringer som skjer når en nærmer seg og/eller går over ett år. Oppsigelsesvernet for sykemeldte gjelder ikke over 12 måneder i samme grad som før ett år. Retten til sykelønn frafaller, så det blir en betydelig reduksjon av inntekt for den syke. Hvordan blir oppfølgingen fra bedriften?



Om ulykken skulle være ute er det greit å være klar over sine rettigheter og plikter

Det anbefales at en tar "dialogmøte 3" før 39. uke av sykdomsforløpet. Dette fordi de overnevnte konsekvensene er viktige tema som bedriften bør informere den ansatte om. Fagforeningene kan også til dels gi en del av denne informasjonen. Men nokk en gang ser vi som tillitsvalgte at vi ikke blir koblet inn i prosessen før det er over ett år og bedriften går til oppsigelse. Grunnen for uke 39 er også grunnet i saksbehandlingstiden ved søknad om AAP (Arbeidsavklaringspenger). For å få innvilget AAP må en være minst 40% sykemeldt. Dette er en ordning som man kan gå på de neste to årene der man får mulighet til å prøve ut restarbeidsevnen i tilrettelagte oppgaver i bedriften. Det er for å få en avklaring på om en kommer gradvis tilbake til arbeidet eller blir ufør.

Uke 39 regnes som en slags søknadsfrist for dette. Det som er ekstremt viktig å bite seg merke i er at søknad om AAP gjøres mot NAV, og det er den syke/ansatte sitt eget ansvar å søke om dette. Bedriften har ingen plikt til å informere eller oppfordre til dette. Men det er for god personalpolitikk å regne, å komme med informasjon om AAP. Dette bør derfor være en viktig del av det å gjennomføre et tredje dialogmøte.

Noe annet som er nytt er at NAV vil begynne å sanksjonere de bedriftene som ikke følger opp de nye lovene. Det skal kreves inn rettsgebyrer for overtredelse, noe som er ment som en motivasjonsfaktor for bedrifter. Det skal ikke lønne seg å bryte lovene om oppfølging av sykemeldte. Dette er en skjerping fra tidligere der sanksjoner lå i loven som en trussel som aldri har blitt brukt.

Dette er alle viktige elementer som alle arbeidstagere bør sette seg inn i. Ingen har garanti mot å bli syk, og noen ganger blir man skikkelig syk. Søk derfor å ha en god dialog med arbeidsgiver og tillitsvalgte gjennom sykdomsforløpet slik at grunnlaget for en god og dokumentert oppfølging ligger tilrette. Dette vil komme alle parter til gode.

For NHF, Thorbjørn Erland

LUFTFARTS- KONFERANSEN 2011

Konferansen ble avholdt Bodø, 16. og 17. februar, i byen's Kulturhus. Det var nærmere 370 deltagere. Ordfører av Bodø, Odd-Tore Fygle, holdt velkomsttalen. Med et fint bilde- og filmshow, presenterte han byen, og fikk sagt at Luftfartstilsynet hadde fått sin mest sentrale lokalisering.

Luftfartskonferansen 2011 ble åpnet av Luftfartsdirektør Heine Richardsen, og Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (sistnevnte noe forsinket på grunn av snøbrøyting på Gardermoen). Begge tok opp problemene omkring askeskyene etter vulkanutbruddet på Island, våren 2010. Disse utgjorde store økonomiske konsekvenser for norsk, europeisk- og internasjonal luftfart. Ingen hadde konkrete svar på hvilke konsekvenser asken ville ha på motorer, skrog etc. Derfor er det nå satt i gang en prosess, hvor en forsøker å få til et felles, bindende regelverk for Europa. Slik unngår man forskjellig tolkning landene i mellom, og derved slipper man konkurransevridning for flyselskapene. Pr. i dag baserer Norge seg på Volcanic Ash Advisory Center i London. Nasjonale målinger ville være et godt supplement til målingene fra VAAC. Det ville bli et bedre verktøy i vurderingen om man f.eks. kan operere i et luftrom med en "viss" askekonsentrasjon.

Direktør, Gudjon Arngrimson fra Icelandair, hadde et godt innlegg, anført av en powerpoint presentasjon om Island og Icelandair. Headingen var: Ødelegg ikke en god krise. Han fortalte om evnen til å snu seg rundt. De flyttet deler av flåten til København og også Værnes, og kunne operere ut derfra. Dette er mulig, når de har en liten organisasjon. Og turisttrafikken til Island har tatt seg opp siden.

Single European Sky (SES). Espen Slyngstad fra Flysikringsdivisjonen varslet store endringer i fremtiden. Dette som følge av etableringen av EU's felleseuropeiske luftrom (SES). Norge blir tillagt samme krav som EU-landene gjennom EØS-avtalen Flysikringstjenesten skal måles på fire områder: Kostnadseffektivitet, sikkerhet, kapasitet og miljø. Dette kan innebære fra tre til en kontrollsentral innen 2017. Satsing på "fjernstyrte" tårn, men også konkurranseutsetting av tårntjenester, kan være noen av tiltakene. Dette må gjøres for å håndtere økningen i flytrafikken i fremtiden. Internasjonale prognoser viser en passasjervekst på det tredoble innen 2050. Safety Management and Safety Culture, William Ranking fra Boeing Commercial Aviation Service holdt foredrag om Human Factors.

Erik Hamremo, Statoil, hadde innlegg om utfordringene ved helikopteroperasjoner og flyværværsling i nordområdene. Luftfartstilsynets Sikkerhetstrobe gikk i år til Bjørn Strøm, Gjøvik og Toten Flyklubb, hvor han er instruktør.

I år som ellers, var det mange Workshops man kunne delta på. Selv valgte jeg den om ACAM (Aircraft Continued Airworthiness Monitoring program). Dette er ny tilsynsmåte som vil overta mer i fremtiden.

For NHF, Eivind Elvatun

Grunnkurs for tillitsvalgte

5. og 6. mai 2011 arrangerte NHF grunnkurs for tillitsvalgte i Stavanger. Foreleser for kurset var Tellef Hansen fra De Facto, kunnskapssenter for fagorganiserte. NFO, Norsk flytekniker Organisasjon, var også invitert til å delta på dette kurset. Det var i alt 17 deltagere som til sammen representerte flere av lokalforeningene i NHF. Den største delegasjonen kom fra MF Heli-One med hele 9 deltager i tillegg til både Bristow og CHC. NFO hadde med deltagere fra både SAS, Widerøe og Norwegian. Kurset er et ledd i samarbeidet NHF har med NFO, noe som bidrar til både reduserte kostnader og et nært samarbeid mellom de lokale foreningene og forbundene.

Kurset begynte med presentasjonsrunde av foreleser og deltagere. Det viste seg raskt at det var en sammensatt gruppe med varierende bakgrunn og erfaringsnivå innen foreningsvirksomhet. Det var derfor et ønske blant deltagerne at kurset tok for seg det helt grunnleggende i foreningsarbeid. Det ble gjennomgang av historikken bak fagbevegelsen og dens utvikling. Det ble også lagt mye vekt på dagens organisasjonsstrukturer og hvordan de ulike hovedorganisasjonene er organisert og hvem de representerer.

Norsk fagbevegelse er bygget opp på en ganske enkel og oversiktlig måte der klubbene på bedriftene står nederst i pyramiden og har god kontakt direkte ut til medlemmene. Klubbene har gjennom hovedavtalen direkte forhandlingsrett med bedriftene slik at problemer kan løses på lavest mulig nivå. Over klubbene ligger forbundene. Bedriftene er også organisert i forbund, også kalt arbeidsgiverorganisasjoner. Forbundene har ikke forhandlingsrett mot bedriftene, men forhandler seg imellom i saker der klubb og bedrift ikke kunne finne en løsning lokalt. Skulle ikke forbund og arbeidsgiverorganisasjonen bli enige, har en mulighet til å heve saker inn for behandling hos arbeidsretten eller tingsretten.



Om en uenighet vil havne inn til domstolene er ikke en selvfølge. Dette vil være en vurdering som gjøres av den part som driver saken. En må være godt rustet om en går til sak. Om en skulle tape, kan forbundet stå igjen egne saksomkostninger i tillegg til å bli idømt motpartens. I tillegg til utgiftene kan en tapt sak danne presidens som kan få konsekvenser i fremtidige saker.

Pyramiden viser grunnoppbyggingen, og da er det vert å nevne at det er noen unntak fra regelen. Ikke alle forbund er underlagt hovedorganisasjoner. Disse kalles frittstående hovedorganisasjoner og vårt forbund er et eksempel på dette. Både NHF og NFO har direkte forhandlingsrett med NHO (Næringslivets Hovedorganisasjon) og vi har våre egne avtaleverk. Hovedavtalen som NHF har med NHO er den samme som mellom YS og NHO. NFO har sin egen, men dette er en ren kopi av LO og NHO sine avtaler. Da er det også på sin plass og nevne at LO og YS sine avtaler med NHO er like.

Det ble også gjort rede for hvilke hovedorganisasjoner vi har og hvordan de har delt arbeidstagergruppene mellom seg. De ulike hovedorganisasjonene representerer ulike grupper av arbeidstagere basert på utdanningsnivå, bransjer og sektor (offentlig/privat).

Å begynne på et så basic nivå som dette var meget interessant for deltagerne. Det er viktig at alle kommer opp på samme nivå, og for de litt mer erfarne var det greit med en repetisjon av gammel visdom. Videre gikk kurset over på avtaleverket og oppbyggingen av dette. Avtaleverket kan også deles inn i en pyramide som viser hvordan oppbyggingen er.





Tellef Hansen, kursleder

Tellef gikk nøye inn på hovedavtalen og særavtaler. Hovedavtalen regulerer forholdet mellom partene med rettigheter og plikter. Denne kan følges opp av en særavtale med vilkår for tillitsvalgte. Den lokale tariffen ligger i særavtalene med begrunnelse i overenskomst og hovedavtalen. Deltagerne fikk i oppgave å gå gjennom hovedavtalen for å finne de punkter som forteller om tillitsvalgtes plikter og rettigheter. Dette er meget sentralt i hvordan en skal opptre over for sin motpart. Det er viktig å vite at begge parter skal søke å dane et best mulig samarbeid, og at en må respektere de plikter en har overfor hver andre.

Det kom frem mange punkt i hovedavtalen som er viktige å sette seg inn i:

- Hovedavtalens kapittel 2 – Organisasjonsretten. Begge parter plikter seg til å opprettholde frihet til å organisere seg i foreninger og organisasjoner.
- Hovedavtalens kapittel 2.3 – Forhandlingsretten. Begge parter skal søke å finne løsningene gjennom forhandlinger. Uenigheter løftes inn til høyere nivå.
- Hovedavtalens kapittel 5 – Rett og plikt til å velge tillitsvalgt. Det skilles mellom ulike typer tillitsvalgte. Enkelte er valgt som tariff-tillitsvalgte etter hovedavtalen, mens andre er valgt inn i verv som tillitsvalgte (organisasjonstillitsvalgt). Hovedavtalen forteller litt om hvor mange tillitsvalgte og hvordan de skal organisere seg. Det normale er at det velges et arbeidsutvalg bestående av leder, nestleder og sekretær. Disse vil ha forhandlingsretten overfor motparten.
- Hovedavtalens kapittel 6 – plikt til skoleing av tillitsvalgte ved å gi fri og ikke være til hinder for gjennomføringen. Samtidig skal tillitsvalgte skoles for å kunne gjøre sine oppgaver. I en del tilfeller skal det stilles midler til rådighet til å dekke kursing i spesielle saker.
- Hovedavtalens kapittel 6.2 – her ligger forhandlingsretten. Her ligger også mandatet til foreningslederen. Lederen har i henhold til hovedavtalen mulighet til å inngå avtaler med motparten som binder hele medlemsmassen. Her ligger også mandatet til å ta saker ned til medlemsmassen om det føles nødvendig.
- Hovedavtalens kapittel 6.6 – Tid til å utføre arbeid som tillitsvalgt. Det heter seg at en skal få stilt til rådighet den

nødvendige tiden som trengs for å gjøre sitt arbeid som tillitsvalgt. Men en kan komme i tilfeller der det blir nødvendig å forsvare tidsbruken. En herlig uttalelse i denne sammenheng "Tillitsmannsapparatet er en del av bedriftens kultur, dog ikke ledelsesstruktur. Ledelse er en servicefunksjon for det produserende ledd".

- Hovedavtalens kapittel 9 – Informasjonsplikt mellom arbeidsgiver og tillitsvalgte. I arbeidsmiljøloven er det krav om informasjonsplikt. Men dette kapittelet i hovedavtalen er mer konkret og står sterkere en AML. Arbeidsmiljøloven er som kjent bare en minimumslov. Avtaler med strengere bestemmelser vil gjelde.

Den første dagen gikk for det meste med til denne grunnleggende gjennomgangen. Dette ble meget godt mottatt blant deltagerne. Det var mye informasjon å ta inn over seg, men Tellef er en engasjerende foreleser som holder konsentrasjonen i gruppen oppe med å la de bli aktive deltagere i foredraget.

NHF hadde for anledningen organisert innkvartering for deltagerne på samme hotell som kurset ble holdt og arrangerte felles middag for alle deltagerne. Det var derfor lett å komme i god kontakt og bli kjent med de andre deltagerne, for noen nye fjes var det. Det er utrolig viktig med denne sosiale biten av kurset, fungerer som en team-building i gruppen. Nettverksbygging og utveksling av informasjon er en av byggesteinene i fagbevegelsen, noe som det ble lagt stor vekt på gjennom dette kurset.

Dag to av kurset dreiet seg mer om de praktiske oppgavene forhandlingsutvalgene står overfor til daglig. Det er viktig å ha klart for seg ulike måter å analysere situasjoner på. Det er også viktig å kunne skrive gode protokoller, og det krever litt trening.

Det oppstår ofte en del situasjoner der en må legge strategi overfor hvordan en vil løse en sak. Som organisert har vi mange muligheter til å legge press på motparten. Vi har i hovedavtalen en forhandlingsrett. Denne kan vi bruke til å kreve forhandlinger eller drøftinger for å løse saker. Av andre pressmidler kan en gå ut i media for å få belyst en sak som kan være av svært viktig eller prinsippell karakter.



Før beslutningene om hvilken strategi man skal gå for er det viktig at en har analysert situasjonen for å danne seg et bilde av hvordan en kommer ut når saken er løst eller uenighet oppstår. En teknikk som kan benyttes er SWOT. Dette står for Strength, Weakness, Opportunities & Threats. Her vil man skjematisk få et bilde over hva som er sterke, svake og truende sider ved en taktikk. Man vil og få frem mulighetene. Deltagerne ble så delt in i grupper der de fikk prøve å analysere ukjente situasjoner for så å komme opp med et resultat.

SWOT - analysemodell

		Tidsdimensjon	
		Her og nå	Frømtid
Vur- dering	Positive	Styrker Hva fungerer bra ?	Muligheter Hva er mulighetene?
	Negative	Svakheter Hva kan forbedres ?	Hindringer Hva er hindringene ?

Situasjonene som var valgt ut og som skulle analyseres var med utgangspunkt i problematikk basert på gruppens egne erfaringer. Dette gjorde hele øvelsen mer virkelighetsnær og lettere å forstå nødvendigheten av.

Siste del av kurset gikk med til å gå nærmere inn på protokoller. En protokoll er i seg selv en tariffavtale som binder partene. Protokoller kan også være av mer informerende karakter dersom partene føler det nødvendig med protokoller etter at bedriften har informert de tillitsvalgte om situasjoner som vil ha større betydning for de ansatte. Det er også uenighetsprotokoller.

Disse skrives når bedriften og foreningene ikke er enige og ikke kommer til løsning i saker.

Å skrive gode protokoller kan være vanskelig. Det er enkelte ting som alltid skal være med som for eksempel: hvem deltok, hva tid var det møter og slike formelle punkt. I selve teksten er det viktig å være nøye med ordlyden. En må ha med seg at noen gjerne går til sak på innholdet i protokollen ved en senere anledning. Derfor er det viktig at teksten er skrevet slik at den står sterkt juridisk. Det er også viktig at teksten fremstår på en slik måte at det ved senere anledninger ikke såes tvil om meningen med det som det var enighet om i forhandlingene.

Juridisk bistand i forbindelse med protokollskriving kan være en fordel. Det løser en del hindringer som kan komme, da spesielt med tanke på uenigheter.

Kurset tok for seg det mest grunnleggende. Det var meget interessant og opplysende. Tilbakemeldingene fra deltagerne var at alle var svært fornøyd med kurset og foredragsholderen. Det var flere som hadde forventet et kurs som skulle være langdrøyt og med masse lovparagrafer og slikt. Men dette ble det lite av. Kurset var lagt opp til at deltagerne brukte lover og avtaleverk på en praktisk måte til å løse oppgaver, og ble på den måten tvunget til å sette seg inn i avtaleverket. Det ble også nevnt at dette var en grei måte for representanter fra flere av lokalforeningene både i NHF og NHO å treffes. Det ble utvekslet mange tips, råd og erfaringer som alle kan ha felles nytte av. Nå gleder vi oss til høsten, 15. og 16. september kjører NHF kurs i forhandlingsteknikk.

For NHF, Thorbjørn Erland

Bruksanvisning for tillitsvalgte i NHFs lokalforeninger

Husk hvem du representerer – skap engasjement

- Som tillitsvalgt representerer du medlemmene dine
 - o Vær synlig, tilgjengelig og lydhør
 - o Ta henvendelser seriøst - alle medlemmer er ditt ansvar
 - o Sett deg grundig inn i lov- og avtaleverk. En del av rollen er å være vaktbikkje.
- Medlemmene er en ressurs
 - o Få oversikt over hva de kan
 - o Tilby kursing
 - o Gjør det lett å komme med innspill og delta
 - o Ha åpning for å ta vanlige medlemmer med på styremøter
- God kontakt med medlemmene er en forutsetning for et godt klubbarbeid.
 - o Legg opp til jevnlige besøk ute på arbeidsplassene – gjelder både foreningsledelsen og de sentralt i forbundet
 - o Hold jevnlige medlemsmøter – trekk medlemmene med i beslutningene
 - o Arbeide for medlemsmøter i arbeidstida
- Konsentrer arbeidet om noen få saker og hold på med dem over tid
 - o Synliggjør arbeid og resultater gjennom jevnlig informasjon
 - o Få fram hva slags rettigheter som følger av avtalene
- God informasjon er en forutsetning for medlemmenes deltakelse
 - o En sak er ikke ferdigbehandlet før det er bestemt hvordan det skal informeres
 - o Egne hjemmeside med informasjon, debatt, blogg etc

Hva slags rettigheter og plikter har jeg som tillitsvalgt?

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

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

Hva gjør jeg når jeg skal ta opp en sak?

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

”Hjelp til selvhjelp”

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

- Ei liste kan bestå av folk som:
 - o Tillitsvalgte i andre forbund
 - o Politikere – lokalt og sentralt
 - o Faglige ressurspersoner på høyskoler og universitet
- Lag liste over nyttig litteratur og adresser
- Noen maler:
 - o Tvisteprotokoll skal inneholde:
 - Dato for forhandlingsmøte
 - Hvem som var tilstede fra bedriften og fra klubben
 - En kort fremstilling av partenes syn. Skriv ned klubbens syn før du går på møtet.
 - At partene ikke kom til enighet og at saken sendes videre
 - Tvisteprotokollen skal underskrives av partene.
 - o Krav om forhandlinger ved oppsigelse
 - Formkravene er gjengitt i AML §15-4
 - Så langt det er praktisk mulig skal det være drøfting før beslutning om oppsigelse.
 - Arbeidstaker har rett til å kreve forhandlinger AML § 17-3 pkt. 1
 - Kravet om dette skal stilles til arbeidsgiver som må få skriftlig beskjed innen 2 uker (Se § 17-3, pkt. 2.)
 - Husk å kreve skriftlig begrunnelse for oppsigelsen
 - Varsle om at det blir reist søksmål med krav om ugyldighet. Søksmålsfristen er 8 uker AML § 17-4, pkt. 1.
 - Krev rett til å stå i stillingen til det foreligger rettskraftig dom.



Tellefi i diskusjon med en av NFOs deltagere



Tilbakelemt og avslappet suger han til seg alt av nyttig lærdom, Arne L. Rise hovedverneombud i Heli-One

Paris Air Show 2011

Da var det endelig sommer igjen, og tid for flyshow. I år gikk turen tilbake til Paris. Flystevnet her arrangeres hvert andre år og regnes som verdens største. I år var det større en noen gang og hadde utstillere fra over 2100 bedrifter fra alle verdens kontinenter. NHF deltok med styremedlem info og hadde på forhånd avtalt møter med Aircontactgruppen, Sikorsky og NFO.

Det var over 300 000 besøkende innom flystevnet i løpet av dagedene det varte. Over 140 fly og helikoptre var utstilt inkludert 42 som deltok i oppvisning. Utstillere var spredt over et vidt spekter og representerte alt fra militær og sivil luftfart i tillegg til romfart.

NHF hadde på forhånd fått forespørsel fra Aircontactgruppen om vi kunne tenke oss et møte med Sikorsky under vårt besøk i Paris. Dette takket vi selvfølgelig ja til og fikk muligheten til å komme med en oppfølging på de sakene vi tok opp i møtet vi hadde med dem under årets Heliexpo i Orlando.

En av sakene som vi fokuserte på var problematikken rundt støy fra APUen i S-92. Det har vært gjennomført flere støymålinger både i og utenfor maskinen på Flesland og på Sola. Disse rapportene har vist svært høye resultater, da spesielt i området rundt helikopterets eksosutløp fra APUen. Dette er noe som Sikorsky lovet å følge opp videre og som kom tydelig frem i møtet med Dem i Paris.

De har i etterkant av møtet fått oversend tre støyrapporter, og startet arbeidet med å se på muligheter for endringer som kan føre til modifikasjoner for å få bukt med problemet.

Videre snakket vi litt rundt logistikken og muligheter for å forbedre deleflyten til operatørene rundt nordsjøbassenget. Dette

er noe Sikorsky vil fokusere mye på for å kunne yte den beste servicen til sine kunder. Men det ser ut til at det ikke blir planlagt å legge noe nytt lager for AOG til våre områder med det første, slik vi var inne på i møtet under Heliexpo tidligere i år.

Sikorsky hadde flere maskiner på utstilling i Paris, deriblant en Black Hawk og den nye CH148 Cyclone. CH148 Cyclone er den maritime militærutgaven av S-92 som er bygd og modifisert for å tilfredsstille den Canadiske marinens krav til redningshelikoptre. Canadiske myndigheter har bestilt hele 28 helikoptre av typen og de vil erstatte sin gamle flåte av Sea King redningshelikoptre med denne. Kanskje en mulighet for norske myndigheter?



CH148 Cyclone

Denne versjonen er i tillegg til å være et SAR-helikopter blitt utstyrt for å takle mange ulike oppdrag som anti-submarine warfare (ASW) og anti-surface warfare (ASuW). Helikopteret er utstyrt med full glasscockpit, digitalt fly-by-wire flight control system og automatisk bladfolding, bare for å nevne noe.

Det ble i møtet med Sikorsky også naturlig med en liten prat rundt UH-60M Black Hawk helikoptret i og med at svenske

myndigheter har valgt å bestille 15 eksemplar av typen til bruk for MEDEVAC og ulike transportoppdrag, i første omgang i Afghanistan. Sikorsky kunne levere de første helikoptrene allerede i høst - mindre enn to år etter svenskens prinsippbeslutning om anskaffelse, og mindre enn ett år etter at alle avtalene var på plass. Sikorsky kunne levere første helikopter alle rede i januar 2012 og fortløpende. Det svenske forsvaret er tungt inne i Afghanistan, og det er ikke å legge skjul på at de vil benytte seg av de nye maskinene også på oppdrag der.



UH-60M Black Hawk

For oss som driver mer i den sivile bransjen blir det også interessant med utviklingen av de nye modifikasjonene som kommer på S-92 fronten. En modifikasjonene som ble trukket frem var den nye autopiloten som er på vei med funksjoner som

automatisk rig landing. Denne funksjonen tar helikopteret inn til riggen og setter det i hover ved siden av heli-dekket. Så er det bare for piloten å flytte maskinen rolig inn over dekket, å sette den ned. Dette har vært utprøvd av flere piloter, også i CHC med veldig gode resultater. Andre modifikasjoner gjøres blant annet med sponson for å øke drivstoffkapasiteten for økt rekkevidde noe som betyr mye for bedre SAR egenskaper langt til havs.

NFO var representert på flyshowet med to av sine som jeg hadde avtalt å treffe her i Paris. Så vi tok dette som et relativt uformelt møte og kikket litt rundt på alt som var å se på. Et viktig element av det å delta på slike arrangement er nettverksbygging. Så selv om vi er flyinteresserte alle mann så ble det selvfølgelig også en del foreningsprat oss imellom. Vi har alle ulike erfaringer som kan være gode å dele med hver andre og å dra lærdom av.



Styremedlem info i NHF sammen med redaktør og webmaster i NFO, Jan Kristian Hansen

AgustaWestlands AW139, leveranse nummer 400





Etter møtet med Aircontactgruppen tok jeg meg tid til å se litt rundt på en del av flyene og helikoptrene som var utstilt. For så si det rett ut, så trenger man ikke å være over gjennomsnittet interessert for å finne noe gøy å se på, for her var det fly, helikoptre, motorer, komponenter og alt mulig artig i alle varianter.

For NHF, Thorbjørn Erland



25 år, 1987-2011

Solakonferansen 2011

Det var en stolt leder som kunne ønske velkommen til årets Solakonferanse, den tjudefemte i rekken. Konferansen som årlig arrangeres på Sola har gjennom sine femogtjue år samlet luftfartsbransjens aktører ikke bare i Norge, men i hele Skandinavia med målsetting om å fremme samarbeid om økt flysikkerhet.

Tradisjonen tro ble konferansen offisielt åpnet av Solaordfører Håkon Ræge. Han stilte selvfølgelig opp tross valgvakse og stemmetelling etter tidenes valg for Høyre i Sola kommune. Solaordføreren var opptatt av det arbeidet Solakonferansen står for og roste bransjen for sin teknologiske utvikling og konstante fokus på bedring av sikkerheten. Han satte tydelig pris på det nye samarbeidet mellom bransjen og universitetet i Stavanger. Dette samarbeidet representerer samspillet mellom risikovurdering, teknologisk utvikling og forskning.

For ordføreren var det også et stort poeng å vektlegge viktigheten av Stavanger Lufthavn som arbeidsplass. Sola kommune har i dag mellom 17 og 18 tusen arbeidsplasser, hvorav 2500 holder hus på flyplassen. Dette gjør flyplassen til Sola kommunes største arbeidsplass. Det vil derfor være viktig for kommunen å fokusere på utviklingen av det flytekniske miljøet knyttet til flyplassen. Flyplassen spiller også en viktig rolle i tilstedeværelsen av oljeindustrien og for geografisk plassering av ledelse i bedriftene tilknyttet denne industrien.

En konferanse som feirer tjudefem år går ikke forbi uten en jubileumstale. Til denne hadde de hentet inn tidligere direktør i SAS, Jan Carlzon. Han kastet et blikk på skandinavisk luftfart gjennom de siste femogtjue år. For Carlzon var det nærliggende å trekke frem utviklingen i SAS i den perioden han satt som direktør og oppover på nittitallet, utviklingen og fokuset på konkurransen blant flyselskapene. Han fortalte hvordan SAS gjorde strategiske valg i organisasjonen for å posisjonere seg mot enkelte passasjergrupper, og fremhevet at suksessen han var med på å oppleve kom etter at bedriften rettet fokus mot bestemte målgrupper fremfor å tilfredsstille det store gjennomsnittet.

Det er når fokuset er målrettet at bedriften blir konkurransedyktig. Dette forklarte Carlzon med å trekke fram hva han selv gjorde galt på nittitallet. SAS var da et stort selskap som opplevde suksess. Det var et selskap med motiverte ansatte og et godt arbeidsmiljø. SAS drev ulike datterselskap innen for alt fra hotell, bilutleie, reisebyrå, catering osv. Dette var små "selvstendige" organisasjoner som drev godt. SAS prøvde så å samle alt dette og styre det "innenfra og ut", og det fungerte ikke. Grunnen for dette beskriver Carlzon som at de mistet fokus, det verste en bedriftsledelse kan oppleve.

Sikkerhetsutfordringer

Ett av konferansens hovedtema var sikkerhetsutfordringer og så å si hele den første dagen var satt av til dette. For å lede konferansen videre var Jarle Gimmestad, tidligere flykaptein fra Braathens og SAS, invitert for å lede konferansen og holde et lite innledningsinnlegg. For Jarle med sin lange erfaring som flyger og kaptein var det naturlig å trekke frem mennesket og fokuset på de menneskelige faktorene som utgjør den største risikoen i dagens luftfart. "Utfordringen med menneskelige feil er at vi ikke kan bli kvitt disse, men må lære oss å leve med dem".

Gimmestad kastet ballen videre til avdelingsleder Børre Johan Paaske ved Det Norske Veritas. Han gikk nærmere inn på måten oljeindustrien ser



Håkon Ræge



Jubileumstale av Jan Carlsson



Jarle Gimmestad

mot flybransjen for å lære av vår måte å fokusere på sikkerhet og menneskelige faktorer. Han tok i sin forelesning ulykken med Deep Water Horizion under lupen.

Det viser seg etter nærmere etterforskning av den alvorlige ulykken at den i hovedsak skyldes menneskelige faktorer. Selve lekkasjen og ulykken når den inntraff skyldes i seg selv en svak design av det utstyret som ble brukt. Men lekkasjen og trykket på utsiden av borepipen var noe som mannskapet hadde vist om over tid, men valg å overse til fordel for å få oljeproduksjonen raskest mulig i gang. På den måten kan man skyldte hendelsene som førte til ulykken for en kjede av menneskelige vurderinger som viste seg å feile.

Her mener man at flybransjen er mye mer bevisst, og ligger langt foran andre fagfelt i måten man respekterer den menneskelige faktoren. Dette har ført til at oljeindustrien nå ser mot flybransjen og har et økt fokus på CRM, barrieretenking og samspillet mellom mennesket og teknologi.

Alle de store ulykkene offshore har ført til regelendringer. Eksempler på dette var Aleksander Kielland ulykken som førte til helt nye normer for design av plattformene. Børre er overbevist om at vi også etter Deep Water Horizion vil se endringer i lover og forskrifter som et resultat av denne.

Fra Universitetet i Stavanger kom Kenneth A. Pettersen. Han leder senter for risikostyring og samfunnsikkerhet ved universitetet, og har gjennomført et prosjekt i samarbeid med Widerøe for å se på hvilke konsekvenser det økte fokuset på "security" har for flysikkerheten. Pettersen presenterte oppsiktsvekkende resultater der undersøkelsen viser at nye krav til security på flyplassene har en negativ effekt på flysikkerheten. Dette fordi flygere og kabinpersonale blant annet vegrer seg for å gå ut av flyet ved mellomlandinger. Dette fører til at personalet unnlater nødvendige toalettbesøk, frisk luft og fysisk aktivitet. Dette vil igjen være negativt for den menneskelige faktoren som i aller høyeste grad påvirker flysikkerheten.

En annen faktor som mer og mer begynner å påvirke flysikkerheten, er UAV eller Unmanned Aerial Vehicle. Generalmajor Per-Oscar Jacobsen kjørte en presentasjon som var rettet mot fremtiden og samspillet mellom ubemannede luftfartøyer, bemannede fly og kontrolltårn. I dag opererer det militære luftfartøy av ulike typer i mange land. En del av disse er like store som vanlige jagerfly og bruker flyplasser på samme måte. Dette blir mer og mer utbredt og mye tyder på at vi i fremtiden må se et samspill mellom de vanlige flyene og de ubemannede. Dette skaper en spesiell situasjon som det også kan stilles en del sikkerhetsmessige spørsmål ved.

Ubemannede fly må opereres under de samme regler som bemannede, men det som skaper en stor risiko er alle de ubemannede luftfartøyene som i dag opereres uten kontroll av myndigheter. Det er i dag mange privatpersoner som opererer UAVer av ulike typer og ulykker med disse kan i verste fall ta menneskeliv. Et eksempel på dette er en hendelse i forbindelse med terrorhandlingene i Oslo den 22. juli. I etterkant av hendelsene, da området rundt høyblokka var sperret av, solgte en privat eier av en UAV tjenester til pressen for å hente ut bilder fra området. Denne UAVen havarerte på et hustak. Hva hadde skjedd om den havarerte i en gate der det var mennesker. Slike eksempler tyder på at UAVer representerer en ny type risiko som flybransjen må lære seg å håndtere.

Helikoptersektoren.

Sikkerheten for helikoptersektoren var et sentralt tema på årets konferanse, og siste økt av første dag var viet helikoptersektoren med forelesninger om sikkerhetsstudie 3, støy og vibrasjoner, arbeidsmiljø for piloter, samt luftromsovervåking i Nordsjøen.

Kaptein Glenn Christiansen fra CHC Helikopter Service holdt et meget interessant foredrag om støy, vibrasjoner, lange dager og utslitthet. Foredraget var selskaps og typeuavhengig, NHF var så heldige å få han til å dele dette med oss i form av et dekkende resyme.



Dere kan tenke at en seigmann var lagt ut på annenhver stol i lokalet. Publikum spurte hva dette var og svaret er at dette representerer flygere, teknikere og mye administrativt personell i dagens helikopterindustri. Kan strekkes, bøyes, varmes og kjøles og virker inntil et visst punkt. Annenhver stol representerer den usikkerhet vi har med at det er ikke sikkert vi vinner kontrakter. Hva da med den som er ansatt sist?

Definisjon; STØY er uønsket lyd. I våre helikoptre i dag har vi for mye lyd. Typisk en gjennomsnittelig avveid dBa verdi på 94 i cockpit på både S-92 og EC 225. Dette er en økning fra tidligere helikoptre. (S-61, AS 332) I Bristow er det et stort fokus blant flygerne på tinnitus/ øresus. 4 flygere har mistet sertifikatet pga denne lidelsen. Dette har medført en rekke tiltak internt for å bedre forholdet. Flygerne berømmer selskapet for å ta problemstillingen alvorlig. De fleste flygerne i Bristow flyr nå med hjelm og en aktiv støydemping i dette.

I CHC HS hadde vi det samme fokuset i 98 - 2002 da flere kollegaer opplevde tinnitus. Totalt 8 mistet sertifikatet den gang. En del tiltak ble gjort; Støy undersøkelse, nye headset, Elacin formstøpte øreplugger, støydemping i taket (L2), innføring av "Hummingbird" headset etc.

Flygerne i CHC HS er bevisst problemstillingen og prøver å beskytte seg best mulig.

Vibrasjoner: Flere overskrifter i Dagbladet i vår hevdet at flygerne får skader i S-92. Dette er en spisset påstand fra avisen. Undersøkelser utført på vegne av flymedisinsk institutt i Oslo viser at S-92 vibrerer 42 % mer enn en Super Puma L2 ved ellers like forhold. Flere flygere er bekymret for disse vibrasjonene både i forhold til helsen og til det faktum at man opplever fatigue/trøtthet i slutten av en arbeidsperiode.

Min oppfordring er at Luftfartstilsynet styrker sitt ansvar for å føre tilsyn med at arbeidsmiljøet for flygende personell er innenfor arbeidsmiljølovens rammer. Luftfartstilsynet må også arbeide på et internasjonalt plan for å påvirke regelverket som gjelder om sertifisering av luftfartøy

Luftfartstilsynet svarer at de har i sommer skrevet en samarbeidsavtale med arbeidstilsynet for å ivareta denne tjenesten. Arbeidet her har et stort potensiale til forbedring og tilsynet må ha nok personell til at HMS sakene blir fulgt opp.

Konferansens første dag ble avsluttet med sosialt samvær og felles konferansemiddag på Rica Airport Hotel.

Dag to av Solakonferansen var viet til "morgendagens luftfartspolitik". Dette programmet var særlig preget av to hovedforelesninger: David Learmount fra Flight International og Ricard Gustafson, direktør i SAS AB.

Det var David som åpnet dagens program. Han har bokstavelig talt fulgt utviklingen i luftfartsbransjen i en mannsalder. I dag viet han mesteparten av sin forelesning til flysikkerheten og utviklingen av denne. Han hadde da særlig fokus på utviklingen i fly kontra helikopter. Statestikken viser at selv om helikoptrene er blitt mer moderne og sikrere, så har en ikke sett noen særlig utvikling i ulykkesstatistikkene. Den utviklingen man derimot har lagt merke til er at helikoptrene feiler mindre, og at det i større grad skjer fatale ulykker basert på menneskelige faktorer. Her må bransjen ta et tak mener David. Dette kan gjøres med flere grep: strengere regulering fra myndighetene, strengere krav til piloter i form av simulatorentrening og større forståelse av flysikkerhet blant operatørene/bedriftene.



I panelet ledet av Gimmedstad, fv: Per-Oscar Jacobsen, Kenneth A. Pettersen, Jens Rolfsen, Børre J. Paaske, Dr. Berit B. Tjørhom og Espen Slyngstad

En regel kommer aldri uten unntak, David trekker frem helikoptertrafikken til og fra norsk sokkel. Dette er et eksempel der ulykkesstatistikken har hatt en veldig positiv utvikling. Dette roser han både myndighetene, oljeselskapene og operatørene for. Dette er det eneste sted i verden der man ser en sikkerhetskultur og en utvikling innen helikopter som kan sammenlignes med utviklingen innen for fly.

Fra Avinor kom direktør Dag Falk-Petersen og presenterte Avinor både med et lite tilbakeblikk på utviklingen etter flyttingen til Bodø, men og med hva som er i vente i fremtiden. Falk-Petersen viet mye av tiden på podiet til å snakke om fremtidig struktur i Avinor samt arbeidet frem mot "single european sky". EASA og EU har en målsetting om at alle medlemslandene skal ha en "felles" flysikringstjeneste slik at en får like konkurransevilkår over hele Europa. Dette arbeidet er Norge også en del av, og Avinor deltar aktivt for å gjøre de omleggingene som er nødvendige. Hele flysikringstjenesten kommer under lupen, og det vil også bli sett på ulike effektiviserende tiltak som for eksempel ubemannede tårn.

På årets Solakonferanse var det også besøk av statsråd Magnhild Meltveit Kleppa. Hun kom i sin jubileumstale inn på fokuset på helikoptersikkerheten. Vi har alle den tragiske helikopterulykken i Hardanger i minnet, noe som statsrådens tale også bar preg av. Det vil derfor bli satt inn ekstra midler i årets statsbudsjett for arbeid med innenlands helikoptersikkerhet. Luftfartstilsynet har sammen med operatørene på innlandet satt ned en samarbeidsgruppe for innenlands helikoptersikkerhet i likhet med det vi har offshore. Dette arbeidet ser statsråden som svært verdifullt og gir derfor nødvendige midler til dette.

Som en slags avslutning på konferansen kom direktøren i SAS, Rickard Gustafson på podiet og holdt en pressekonferanse om fremtiden til SAS. For mange var dette gjerne det store høydepunktet på konferansen, og bloggene på internett hadde skapt mye oppmerksomhet rundt dette på forhånd.



Rickard Gustafson

I korte drag kan vi beskrive det som ble presentert som den nye veien for SAS. Gustafson la frem strategien for hvordan SAS skal vokse til å bli det mest lønnsomme flyselskapet og det selvsakte valget for skandinaviske passasjerer. SAS kaller programmet sitt og utviklingen videre for "4 excellences". Programmet går ut på strategisk måte SAS kan bli best på service, økonomi, ansatte og bedrift. Programmet er en målsetting om kontinuerlig utvikling og inneholder elementer som "Performance Management" og "LEAN"

Som en kort oppsummering kan vi si at årets Konferanse hadde mye helikopterrettet sikkerhetsfokus, og var både nyttig og interessant. Det var også en artig opplevelse å ha den "gamle" SAS direktøren på podiet samtidig som den "nye" satt i salen og stilte spørsmål. En vell gjennomført konferanse og all honnør til arrangøren.

For NHF, Thorbjørn Erland

Fabriksbesøksbesøk hos AgustaWestland

En gang årlig legger NHF et av sine styremøter til en by i utlandet. Dette for at styret skal komme sammen over flere dager, litt isolert slik at alle blir bedre kjent og danner noen felles relasjoner som man kan bygge videre på gjennom arbeidet som skal gjøres. I år gikk turen til London, og NHF var blitt invitert til Yeovil i Sør-England av AgustaWestland for en presentasjon av fabrikkene og en innføring i AW101.



Lisensbygd Apache

I løpet av de to første dagene av turen ble vi godt mottatt av representanter fra AgustaWestland. Vi fikk til å starte med en grundig presentasjon av historikken bak helikopterprodusenten, samt en grundig gjennomgang av deres ulike produkter.

På fabrikkene i Yeovil produseres alt fra små komponenter, gearbokser og rotorblad til flere helikoptertyper. De har produksjonslinje for AW101 og Lynx som begge var interessante for oss som har blitt kjent med Lynx'en gjennom det norske forsvaret og arbeid i Heli-One. I tillegg til å produsere sine egne modeller, har AgustaWestland også produksjonslinjer for Apache og Boeing på lisens.

Vi fikk grundige omvisninger på komponentverkstedene og i produksjonshallene. Det som gikk igjen over hele fabrikkene var hvor utrolig rent og ryddig det var over alt, "LAEN AND CLEAN", som de selv beskrev det som. Her var det eksempler på ryddighet og orden som var vel vert å ta med seg hjem.

Etter vårt besøk i Yeovil gikk turen tilbake til London. Noen av oss benyttet returen til å hvile ut etter utflykten til Westland, mens andre av oss begynte forberedelsene til morgendagens styremøter samt en del forhåndsavtalte fellesoppgaver som måtte løses.

Tilbake i London gikk styret løs på både vanlig styremøte med alle sakene som skulle drøftes og behandles. I tillegg ble det gjennomgått prinsipp og handlingsprogram og forberedelser til NHFs halvårslige møte med lokalforeningslederne. Alle var skjønt enige om at det faglige innholdet på årets team building var vanvittig bra og noe ut over det vanlige. Det ble derfor vedtatt at neste års utflykt også skal legges til en av de store helikopterprodusentene.

For NHF, Thorbjørn Erland





AW101

AW101, et alternativ for den norske redningstjenesten?

AW 101 vil etter alt å dømme bli AgustaWestlands bidrag når norske myndigheter tar avgjørelsen om hvilke helikopter som skal bli erstatningen til dagens Sea-King. AgustaWestland har lange tradisjoner fra tidligere samarbeid med det norske forsvart, gjennom Lynx-programmet og redningstjenestens Sea-King helikoptre.

Pr i dag er konseptet rundt AW101 stort sett konsentrert mot det militære markedet. Flere militære kunder har vist stor interesse for maskinen som tilbyr lang rekkevidde og stor kabin med mulighet for raske endringer i konfigurasjon for lett å tilpasses et hvert oppdrag som måtte dukke opp.

Helikopteret har i dag klassens største kabin med mulighet for å ta med opp til 50 personer ved krisesituasjoner og evakueringer. Som SAR helikopter har AW101 mulighet for å redde med seg inntil 25 forulykkede på en komfortabel måte uten plassproblemer i kabinen.

Med sine tre motorer har helikopteret meget gode egenskaper og opprettholder en sikker ytelse, da spesielt med tanke på OEI (one engine inoperativ) operasjoner. Mister man en motor under

takeoff, landing eller i hover under en redningsoperasjon, vil maskinen ha nok motorkraft fra de to resterende motorene til at helikopteret kan fortsette sitt oppdrag uforhindret. Piloten trenger ikke å gripe øyeblikkelig inn i situasjonen, men kan konsentrere seg om å fullføre redningsoperasjonen på ulykkestedet. Dette gir en økt sikkerhet til operasjonen av AW101 som SAR helikopter.

I normal flight har en muligheten til å koble ut den ene motoren, og fysisk koble denne fra gearboksen. Dette gjør at en kan kruse over lange avstander uten økt drivstoff forbruk selv med et tremotors helikopter. Den tredje motoren startes opp ved landig takeoff og hover.

Design av main rotor drive og rotorsystemene er også en del annerledes en det vi er vant til fra helikoptrene som i dag opereres langs norskekysten. Rotorhodet er fully articulated rotorsystem med dempere noe likt det vi kjenner fra eurocoptermodellene. Det som skille AW101 fra de andre er rotorhubben som er en ren komposittkonstruksjon. Den er designet for at å kunne holdes intakt selv med store sprekker om disse skulle oppstå under drift.



AW101 har mange fordeler med romslig kabin som lett kan konfigureres til ulike typer oppdrag.

Main gearboks og dens komponenter er fabrikkert lokalt på fabrikken i Yeovil i Sør-England. Designen er en del ulik fra andre helikoptertyper. For å øke sikkerheten ved mulige feil i gearboks systemet, har AgustaWestland valgt å designe en main gearboks med adskilt accessory gearboks som er plassert lengre framme i helikopteret. Det eneste som binder disse sammen er to drivakslinger. Hydraulikkpumper, oljepumper og generatorer er koblet på accessoryboksen, med sekundærpumpene direkte på hoved gearboksen. Accessoryboksen kan også drives av en av de tre motorene i maskinen. Dette betyr at ved oppstart og bakkeoperasjoner på line, kan man ha alle systemer oppe å gå, både hydrauliske og elektriske, med en motor i gang uten at en har "running rotor". Dette gir en økt sikkerhet for personell på bakken rund maskinen, og for flygningen ved at piloten har mulighet til å sjekke alle systemer i forkant av oppstart av rotor og de resterende motorene.

En annen fordel som ingeniørene bak designet med adskilt accessory trekker frem er muligheten for å ha en velfungerende main gearboks uten oljeforurensing om noe i accessoryet tilknyttet helikopterets systemer skulle feile. I forbindelse med main rotor drive er det også vert å nevne at AW101 møter kravene om 30 minutters operasjon av main gearboks ved fullstendig tap av smøresystemet. Helikopteret har derfor ikke behov for ekstra nødsmøresystemer slik enkelte av sine konkurrenter.

Helikopterets cockpit virker romslig og oversiktlig. Det er en full glasscockpit med fem sentrale display der flygerne selv kan velge fritt hvilken informasjon de ønsker å se. De kan gjennom oppdraget selv bestemme hvilken informasjon som er nødvendig å ha tilgjengelig for best mulig å fullføre oppdraget effektivt og sikkert. Maskinens autopilot med autofilgt og autohover gir mulighet for å gjennomføre redningsoppdrag med minimal



AW101 konfigurert som militært redningshelikopter.



inn gripen fra flygerne. Dette letter arbeidspresset på pilotene, reduserer faren for menneskelige feil og dermed gir operasjonene med AW101 en økt sikkerhet. Selv om AW101 programmet startet for mange år siden har de siste oppgraderingene av programmet ført til at maskinen vi i dag ser rulle ut av fabrikken inneholder "state of the art" avionikk, motorer av siste design med økt ytelse, et helikopter som tilfredsstill alle de siste myndighetskrav og militære krav.

AgustaWestland mener de helt klart stiller med en sterk konkurrent til å bli plukket ut som Norges neste valg av redningshelikopter, da spesielt med tanke på at maskinen også har klassens lengste rekkevidde. Dette vil være en egenskap som er svært sentral, da med tanke på utbygging av olje og gassindustri i nordområdene. Det som skiller seg ut ved operasjonene i nordområdene er nettopp at feltene stort sett ligger mye lengre fra kysten en det vi har ellers på sokkelen.

For NHF Thorbjørn Erland



Reisebrev fra London



Som tidligere nevnt i bladet legges det årlig et styremøte til en by i utlandet med lett tilgjengelighet i forhold til hvor styrets representanter kommer fra. Tidligere har det vært både i Amsterdam og København, i år gikk turen til London. Selv om tiden på disse turene stort sett går bort til styremøter, prinsipp og handlingsprogrammet samt annet forefallende styrearbeid, ble det også denne gangen tid for litt sosialt og opplevelsrikt på turen.

For vår leder startet turen alle reder mange uker i forkant. Logistikken skal på plass, turen i seg selv skal planlegges. Det å få alle styreprerentantene på plass samtidig i London med fly fra ulike kanter av landet kan by på utfordringer, spesielt når alle skal videre i samlet transport fra Heathrow til AgustaWestlands fabrikk i Yeovil.

Etter et par timers biltur kom vi omsider frem til Yeovil og hadde et fantastisk og lærerikt besøk på fabrikkene til AgustaWestland. Det ble derfor vedtatt at en skal prøve på lignende faglig innhold ved neste anledning. Mer om selve besøket kan du lese om lengre fremme i bladet.

Ca midt mellom Yeovil og London ligger et av de mest kjente forhistoriske steder i England, Stonehenge. Det nærmere fem

tusen år gamle byggverket er noe som generasjoner lenge har undret seg over, og fortsatt gjør den dag i dag. Hvordan ble det bygget, hva var det for noe og hva har det blitt brukt til. Mytene er mange, men svaret lar vente på seg, fortsatt vet man ikke så mye om historien bak. På veien tilbake til London gjorde vi et kort stopp her, og som det fremgår av bildene var de fleste ganske fornøyd med å se disse steinene på avstand. Man det var da spesielt en som kunne tenke seg å ta de litt nærmere øyesyn, men gjerdet ville ikke gi etter ;)



Vi kom til London relativt sent på ettermiddagen, og det var tid for middag. Heldig vis var det noen som hadde tenkt at vi nok var sultne etter en lang tur i bil, og da var det herlig med en skikkelig middag på Hard Rock Cafe. London har et fantastisk restaurant, bar og uteliv, så dette var bare begynnelsen på en herlig aften med både god mat, litt å drikke, jass og blues.





London er et av de perfekte reisemålene for en langhelg med plass til både shopping og opplevelse. Byen har lange tradisjoner og mange historiske landemerker man kan besøke. Noen av oss tok oss derfor tid til en skikkelig London-By-Night sightseeing. Utstyrt med kamera og døgnbilletter på undergrunnen, la vi ut på eventyr.

Vi startet med en tur til Waterloo for å se det store pariserhjulet til British Airways, som er blitt et av de siste års landemerker i London. Deretter gikk turen over broen til Big Ben og Houses of Parliament. Mye av målet med turen var både å oppleve Londons gater en lørdagskveld, men også å teste ut nye triks med speilreflekskameraet.

Videre tok vi undergrunnen, eller "the tube" som de lokale kaller det, opp til Buckingham Palace. Her var det utrolig rolig for å være en av de mest besøkte steder i London, men det var vel

kanskje til det beste. Parken og området rundt var rimelig mørkt og det kom vel noen rare lyder fra buskene også!

Så var det Piccadilly med alle sine neonlys, før turen gikk opp til Tower Hill, med landemerket Tower Bridge og Tower of London som har vært bolig for de Engelske konger i flere hundre år tilbake.

Som sagt så er London et fantastisk reisemål. Byen kan by på det meste for de fleste. Fantastisk uteliv, gode shoppingmuligheter, musikal, teater og museer, bare for å nevne noe. Har nå vært her tre ganger og enda er det mye eg kunne tenke meg å se neste gang turen går til London. Vil på det sterkeste anbefale London som mål for de som ønsker seg en langweekend og ikke er helt sikre på hvor de skal dra.

For NHF, Thorbjørn Erland



Forhandlingsteknikk

Den 15. og 16. september arrangerte NHF kurs i forhandlingsteknikk. Oppslutningen for NHFs utdanningsprogram har virkelig tatt seg opp det siste året, og hele 25 deltagere fra nesten alle lokalforeninger deltok på dette kurset. NFO, vår nært beslektede organisasjon innen fixed wing var også representert.



Aktive deltagere fra flere lokalforeninger både i NHF og NFO.

Til å holde kurset hadde NHF hentet inn Tellef Hansen fra DeFacto kunnskapssenteret for fagorganiserte. NHF har alltid hat et nært forhold til DeFacto og benytter seg mye av deres tjenestetilbud. Ved siden av kursvirksomhet, kan vi blant annet vise til samarbeidet med Stein Stugu i forbindelse med pensjonsreformen, og Bitten Nordrik som enkelte lokalforeninger samarbeider tett med i forbindelse med lokale saker.

Programmet startet med en rask presentasjonsrunde der hver av deltagerne hadde mulighet til å si litt om sin posisjon i lokalforeningen og sitt forhold til forhandlinger både lokalt og sentralt. Noe av det som var utrolig bra med å ha så høy deltagelse på kurset, var miksen mellom de med relativt lang erfaring fra forhandlinger og oss som er å regne som relativt ferske. Dette forholdet og mulighetene for erfaringsutveksling er noe som ga hele kurset et ekstra utbytte for alle.

Gjennom sine forelesninger kom Tellef inn på fremgangsmåter og teknikker som er greie å ta med seg, ikke bare inn i selve forhandlingen, men også i forberedelsene. Ved en hver forhandling er det viktig at en på forhånd har utarbeidet en plan og taktikk slik at en holder situasjonen under kontroll gjennom forhandlingene.

Gode forberedelser

Når en møter til forhandlinger uavhengig om disse er resultat av fremsatte krav fra foreningen eller i andre saker, er forberedelsene i forkant sentrale i resultatet en ender ut med. Man må danne seg

et klart bilde av målet en ønsker å oppnå, og forerede seg med grundig forarbeid mot å nå dette. Forarbeidet går i å hente inn nok opplysninger om saken til at en har oversikt over hvilke problemstillinger motparten vil presentere og hvordan disse skal håndteres.

En må bygge opp god argumentasjon. Det er en fordel at man på forhånd er enige om hvordan man fører frem argumentene. For å holde situasjonen oversiktlig og forhandlingene på et saklig nivå er det smart å føre en argumentasjon som ikke er alt for bred. Men heller holde seg til enkle, viktige punkter som er godt forankret i det målet en vil oppnå.

Selve kurset og forelesningene var meget innholdsrike, men nå er det nå slik med forhandlinger at dette ikke foregår gjennom pdf'er og power point presentasjoner. Dette er noe som må utvikles og læres gjennom praksis. Det ble derfor satt opp grupper som skulle simulere reelle forhandlinger. I forkant ble man enige om hvilke roller hver enkelt skulle ha, hvilken bedrift, og hva som lå til grunn av informasjon om drift og økonomi. Så skulle gruppene forberede forhandlinger, gjennomføre disse, og til slutt skrive protokoll og evaluere dette.

En slik form for kursing og aktiv læring involverte alle deltagere på en slik måte at kurset ble oppfattet som dynamisk, lærerikt og svært interessant. En annen viktig faktor er at man fikk muligheten til å lære mye om seg selv og hvordan man opptrer over for motparten.

Kurset gikk over to dager hvor den første dagen ble avsluttet med en felles middag i regi av NHF på Rica Airport Hotel, forøvrig der kurset også ble avholdt. Tilbakemeldingene på dette har vært meget positive. Dette ga muligheten for lokale tillitsvalgte til å komme sammen å bli kjent med hverandre. Denne formen for nettverksbygging er noe som forbundet ser på som svært nyttig og som en styrking av det interne samarbeidet klubbene imellom. Utover kvelden gikk diskusjonene heftig om alle slags tema, men det ble også luftet en del felles problemstillinger der deltagerne fikk utvekslet erfaringer og meninger.

Alt i alt kan kurset kort oppsummeres som meget verdifullt og innteressant. Det har i etterkant kommet mange positive tilbakemeldinger både på selve kurset, innholdet og opplegget rundt. NHF ser svært positivt på utviklingen som har vært med tanke på deltagelsen ved de siste kursene og håper trenden vil fortsette når vi setter opp nye kurs utover vinteren.

For NHF, Thorbjørn Erland

På toppen av Afrika



Plutselig i tåkeheimen

Det var med veldig store forventninger at min kjæreste og jeg meldte oss på en fellestur til Kilimanjaro. Etter flere måneders undersøkelser, havnet vi på Jarle Trå sitt opplegg etter å ha hørt et fantastisk foredrag under Nasjonal samling for redningsmenn i 2010.

Det må nevnes at jeg hadde kjent Mike i knappe åtte uker da han ytret ønske om å bli med, og fra pub og fotball på fritiden, fikk Mike sin første norske fjelltur på Dalsnuten i november 2010. Etter den turen, ble det mange flere, og med stadig tyngre sekk.

Vi trente ivrig på Elixia 3 ganger i uka, og gjett om alt gikk mye lettere med et mål å trene mot! Den store styrkeprøven før vi reiste avgårde, ble en fantastisk tredagers tur på beina fra Fløyli til Lysebotn med 26 kg hver i sekkene.

Etter flere ukers planlegging og innkjøp av litt varmere tøy, vaksinasjoner og andre remedier, kunne vi endelig pakke sekken og glede oss til å sette oss på flyet til Kilimanjaro flyplass i Tanzania.

Kvelden 22. Juli ble iallfall ikke som planlagt. Nyhetene om Utøya og bombe i regjeringskvartalet holdt oss mye lenger oppe enn vi ønsket, og det var med blandede følelser vi dro avgårde på vår drømmetur dagen etter, og jeg tror nok mange hadde tankene sine hjemme i Norge på flyturen over.

Vi satte oss på flyet 23. Juli, og etter en 8 timers flytur kom vi omsider frem til Moshi i Tanzania. Der kunne vi sette oss

til bords i Ameg Lodge og endelig hilse på alle de som vi bare hadde sett i i informasjonsskrivet. Spenningen var stor før morgendagens start på en lang drøm. Tenk vi skulle opp på verdens høyeste frittstående fjell! Det var sikkert mange av dere så så dokumentaren på NRK "jenter på Kilimanjaro". Vi skulle nå begi oss ut på samme ruta, og ha samme opplegg.

Dagen etter pakket vi om sekker og la igjen alt unødvendig utstyr på Ameg Lodge, før en tretimers biltur til Machame Gate, som er inngangsporten til vår rute som kalles Machame ruta. Vi hadde enda ikke sett noe til Afrikas tak, og var allerede på ca 2000 meter!

Turen begynte i fantastisk vakker regnskog, og til vår store overraskelse var det allerede første dagen store endringer i landskapet. Vi trengte kun å bære dagstursekk med litt klær og nok drikke til dagens etapper.

Matsserveringen var utrolig. Vi kom til dekket bord med tre retters lunsj og smårutete duk på bordet! Etter totalt ca 6 timers gange var vi fremme i Machame Camp som ligger på 3000 meter. Noen av oss kunne kjenne at pusten var litt tyngre allerede, men ingen klagde. Vi la oss i ferdig oppslåtte telt i lav skog, og på turen opp hit hadde vi fått vårt første glimt av fjellet mellom noen trær. Hjertet hoppet litt ekstra da vi så majesteteten ruget over landskapet, og så uendelig langt borte det hele virket!

Vi sov kjempegodt på natta, og våknet til nok en dag med nydelig sol og fulle av optimisme. Det gikk ikke helt som vi planla på



Still going strong

vei til Shira Camp. En av deltagerne ble alvorlig syk og måtte fraktes ned til bilvei og videre til sykehus, men det gikk bra heldigvis. Noen fikk seg nok en liten støkk, men vi kom da frem til Shiracamp på 3000 moh etter nok en fantastisk dagstur.

Dag tre var tung, iallfall for undertegnede. Kvalmen kom etpar ganger, men det gikk over i lunsjen. Vi var oppe i over 4000 meter idag, så det var deilig å gå ned til 3850 meter å overnatte i Barranco Camp.

Dagen etter var vi oppe i 4700 meter uten at det kjentes noe særlig for vår del. Hodepine var vi alle innom nå og da, men det gjaldt å holde pulsen nede, så ble den holdt i sjakk. Vi kom frem til leiren som lå på 4000 meter, og fikk nok en dag med aklimatisering i Karanga-leiren. Ikke helt moro å se på morgendagens etappe som var den 250 høye "breakfastwall" som har fått sitt navn fordi frokosten vanligvis kommer opp igjen.

Det gikk overraskende bra opp den beryktede veggen, men "pole-pole" som betyr sakte-sakte, var verdt alt det betydde. En tung dag for å komme oss til topcamp som ligger på ca. 4800 meter. Her skulle vi hvile oss etter middag for å begynne toppstøtet ved midnatt. Mike var i fin form, men jeg måtte opp med middagen før jeg fikk døst en time før vekking.

Ikke helt opplagt for toppstøtet etter etpar timers småsoving, men begge var optimistiske og fikk i oss litt mat før vannflaskene med varmt vann gikk innenfor dunjakkene for ikke å fryse. Natta var tung og kald. Med mange lag klær, dovnnet likevel tærne så



Mike ble liten her



fort vi stoppet. Grappa delte seg i to underveis og det gikk sakte men sikkert oppover med hodelykter. Mike måtte rope på elgen etpar ganger oppover, så jeg trodde han ville gi seg, men han var bestemt på å klare dette.

Ca 6 dukket en knallorange stripe opp på himmelen under oss. Den pushet iallfall meg videre, for tanken på at sola skulle varme oss opp var fantastisk etter en lang kald natt. Formen var grei da vi ankom Stella point på over 5700 meter, men det var et ork å dra seg bort til toppen som bare var en liten time unna. Jammen klarte vi det likevel. Mike og jeg ble observert arm i arm som et par på veien hjem fra byen, lette sjanglende, men med målet innen rekkevidde.

På toppen traff vi første grappa, som kun fikk være der et kvarters tid før de måtte nedover, så bildet på toppen har ikke med alle samtidig. Etter endel bilder, måtte Mike plutselig ta meg til siden, og ja, bildene taler for seg. Han gikk på kne og fridde, og det kom som en bombe! Men etter et etterlengtet ja, ble det plutselig stormende jubel på toppen av Afrika. For en følelse!

Det var fantastisk å gå nedover, selv om knærne fikk alvorlig bank. Etter ankomst i toppleiren, var det bare litt hvile, så bar

det nedover til like over 3000 meter. Her følte vi oss superspreke og gledet oss til å feire forlovelse og toppen nede i Moshi, i seng!

Dagen etter bar det avgårde på sykkelsafari, og så fulgte to dager med safari i blandt annet Ngorongoro krateret. Dette var også en stor opplevelse. Dyrene levde rundt oss som om vi ikke eksisterte. Bildene taler for seg.

Jeg må bare anbefale turen på det sterkeste. Nå står nye fjell på lista, og kanskje våger vi oss enda høyere også en gang! Takk til Jarle Trå for et fantastisk bra opplegg! Sjekk www.jarletraa.no

Laila Veronika Østbø, tekniker i Bristow Norway AS





Siste nytt fra teknisk komite

I samarbeid mellom styremedlem lover og bestemmelser Tommy Olsen, teknisk komite og styremedlem info skal vi starte med en egen del i medlemsbladet dedikert til informasjon fra teknisk komite. Teknisk komite representerer NHF i en rekke utvalg,

møter og konferanser. De arbeider også kontinuerlig opp mot tilsyn og myndigheter nasjonalt og internasjonalt for å få gehør for bransjens syn i ulike saker. Vi ønsker med disse sidene å tydeliggjøre dette arbeidet.

Luftfartstilsynets bransjetur 2011 til Brussel

Årets bransjetur startet mandag 23.mai etter ankomst til Brussel, hos Eurocontrol . Vi ankom om formiddagen, og startet med lunsj i en godt utstyrt bedriftskantine. Deretter ble deltakerne på turen presentert for Eurocontrols oppgaver og de framtidige planer for Felles Europeisk Luftrom (Single European Sky).

Eurocontrol består av EU utenom Estland men med tillegg av Norge, Sveits Ukraina, Moldova, Armenia, Albania og alle landene i det tidligere Jugoslavia. Flightplans fra alle disse landene skal godkjennes av Eurocontrol før flyene kan få klarering for avgang.

Eurocontrol har oversikt over alle restriksjonsområdene og åpner og stenger disse etter informasjonen mottatt fra medlemslandene.



Medlem av NHFs tekniske komite og representant for MF Heli-One, Alf Terje Skjæveland

Noen områder er permanente restriksjonsområder, mens andre kan være midlertidige, i kortere eller lengre perioder. Ofte er det militær aktivitet som er årsaken, men også askeskyer fra Island, som det var under denne bransjeturen.

De stenger luftrommet også i enkelte høyder, avhengig av hvilken aktivitet som foregår. I andre høyder i samme området kan det være åpent. De må også fordele flygningene etter trafikkmengden i de forskjellige områdene, avhengig av hvilken tid det er på døgnet.

Det er gjennomsnittlig litt over 30000 fligheter pr. dag som skal godkjennes. 88% av disse godkjennes elektronisk uten forandring, og resten må sjekkes manuelt. Årsaken til dette kan være at det er skrevet feil, eller det blir for stor trafikk i et bestemt område. Noen endres, mens andre kanskje må sendes tilbake til operatøren med forslag til endringer. Dette kan da føre til at fligthen går som planlagt, eller at avgangen må utsettes.

Etter besøket hos Eurocontrol bar det til sentrum av Brussel og insjekk på hotellene. Hele tiden ble det diskutert om askeskyenes utbredelse og retning. Da var det noen av deltakerne, som bestemte seg for å reise hjem neste morgen. NHFs deltaker hadde is i magen, og stod løpet ut! Det ble en kort pause før vi samlet oss til en felles middag på "Le Manufacture"

Neste dag bar det til "Norway House" i Brussel for de som ikke reiste hjem den morgenen. Den Norske delegasjonen til EU holder til her, i en nyoppusset bygningen. Dette er den største norske diplomatiske delegasjonen i utlandet. Det er 45



Deler av den norske deligasjonen på tur i Brussels gater

diplomater/fagråder med til sammen 60 ansatte. Her ble det orientert om Norges transportpolitiske samarbeid med EU, av samferdselsråd Olav Grimsbo. Han orienterte om institusjoner og prosesser i EU. Han sa at det var viktig at Norge var med i prosessene på et tidlig tidspunkt.

Tor Simonnæs orienterte om Single European Sky og om framdriftsplanene for denne. De er kommet et godt stykke på denne planen, men mye gjenstår.

Jyrki Paajanen forklarte om viktigheten og metodene for input fra industrien i Single European Sky, og den videre "policy process".

Til slutt ble det informert om en organisasjon som de færreste har hørt om, nemlig CANSO. CANSO står for Civil Air Navigation Services Organisation, og er en global "Trade Association for ANS providers". Det ble orientert om temaet Transforming Global ATM Performance. CANSO ble stiftet i 1997 og er basert i Amsterdam. Den består av 59 fulle medlemmer og 63 assosierte medlemmer. Organisasjonen er åpen for alle "aviation industry players". CANSO server 71% av verdens luftrom, kontrollerer 85% av verdens lufttrafikk og handlet 44 millioner flighter i 2008. (www.canso.org)

For NHF, Alf Terje Skjæveland



Hvitboken - EUs transportpolitikk

Informasjonsmøte om Hvitboken om EUs transportpolitikk mot 2050, og åpent møte mellom luftfartsnæringen, LT og SD

Samferdselsdepartementet hadde invitert til møte i begynnelsen av mai for informasjon og gjennomgang av "Hvitboken". Denne omhandler EUs transportpolitikk frem mot 2050. I tillegg var det invitert til et åpent møte mellom Luftfartstilsynet, Samferdselsdepartementet og luftfartsnæringen.

Møtet ble åpnet med generell informasjon om grunnlaget for transportpolitikken i årene fremover mot 2050, der statsekretær Lars Erik Bartnes redegjorde for hvilke mekanismer, og ønsker EU har for transportpolitikken utvikling. Her ble det i hovedsak nevnt tema, som økt konkurranse, klimaspørsmål, samt ettervirkning av finanskrisen. Det som er den gjennomgående røde tråden, er at EU ønsker å gjøre prioriteringen, på en slik måte at man får mest mulig igjen for pengene man bruker på transport.

Det ble også nevnt at Norge har en litt spesiell rolle, siden vi sannsynligvis kommer til å bruke relativt mye penger på transport og videreutvikling av denne i tiden fremover. I forhold til de andre landene i EU som er nødt til å kutte på grunn av ettervirkningene av finanskrisen. For å få dette til, ønsker man gjennom en felles politikk å legge opp til å lage et mer sammenhengende felles europeisk transportnett, samt fjerne flaskehals og barrierer der disse eksisterer i dag.

Andre viktige mål i hvitboken er å redusere utslippet av karbondioksid med 60% innen 2050. Dette ble sett på som et ambisiøst mål, som forutsatte utvikling av ny teknologi. Dette var derfor også et prioriteringsområde i Hvitboken. Det ble også åpnet for omlegging av skatter og avgifter, med en vridning mot et konsept der «user-pays, og polluter-pays».

Neste som presenterte Hvitbokens innhold var Kjell Rosanoff fra SD. Han informerte om at den nye Hvitboken, er nummer 3 i rekken. De to forrige kom i 1992 og 2001. Mye av innholdet i den nye Hvitboken er likt, og en videreføring av tidligere Hvitbøker. Formålet med Hvitboken, er å fremme vekst og sysselsetning med en mer effektiv ressursbruk, enn det vi har i dag. Samtidig som de-karbonisering er et viktig mål, er det ikke aktuelt å redusere mobiliteten, som vi har i dag. Hvitboken deler inn transportnettet i 3 hovedsegmenter, der man har langdistanse, mellomdistanse (mellom store byer), samt bytransport. Det er i Hvitboken satt opp 10 konkrete mål, for hva man ønsker gjennomført, og det er anslått at en styrkning av infrastrukturen vil koste omtrent 1500

milliarder euro, så det er snakk om betraktelige summer penger.

For luftfartsbransjen mente Rosanoff at man så en heldig utvikling i hvitboken, siden det i den nye versjonen snakkes mer om sikkerhet enn i de to foregående.

Siste som hadde informasjon om Hvitboken, var Olav Grimsbo, samferdselsråd i EU-kommisjonen, med arbeidssted i Brussel. Han informerte om at EU-kommisjonen hadde gjennomført en omfattende spørreundersøkelse blant befolkningen i EU, der det ble stilt spørsmål som er sammenfallende med strategien i den nye Hvitboken. Resultatene fra denne undersøkelsen ble publisert omtrent samtidig med Hvitboken, og virker derfor understøttende til denne. Videre redegjorde Grimsbo for videre behandling av Hvitboken i EU. Transportministerrådet skal ha møte 16. juni, der de skal behandle Hvitboken. Videre vil Europaparlamentet mest sannsynlig vedta en egen resolusjon, dog neppe enstemmig. Europakommisjonen vil da få 40 handlingsområder, samt 130 initiativer (ref. Hvitbokens innhold) til oppfølging fremover, med et rullerende arbeidsprogram. Grimsbo la også stor vekt på at Norge måtte være tidlig ute med innspill og argumentasjon, hvis vi skulle vinne frem med våre ønsker, siden vi ikke har noen direkte rettigheter for å uttale oss i EU kommisjonen.

SD hadde også invitert 4 organisasjoner til å kommentere og fremlegge sitt syn på Hvitboken. Første organisasjon til å presentere var Norges Naturvernforbund. De var kritiske til gjennomføringen i Hvitboken, og syntes spesielt mange store tiltak ble skjøvet langt fram i tid. De kunne heller ikke se for seg at det var mulig å nå målene, samt målene til FNs klimapanel, uten å redusere mobiliteten. Det ble derfor etterlyst mer realistiske mål, samt justering av tiltakene, når det gjelder klimautslipp.

Neste innlegg ble holdt av NHOs innovasjon og næringsutviklingsavdeling, ved Tore Myhre. NHO ser veldig positivt på hvitboken, og ser både utviklingsmuligheter både privat, innen teknologi og gjennom finansiering av nye prosjekter. Likevel synes de Hvitboken er noe utydelig, og lite konkret for hvordan ting skal gjennomføres.

Innlegg nummer tre ble holdt av LO. De hadde vansker å komme frem til kun ett syn på om Hvitboken var bra eller dårlig, siden de mente man kunne bruke mange synsvinkler på innholdet. De la også spesiell vekt på Hvitbokens betydning for bærekraftig sosial utvikling (sosial dumping), og om EU der tar ansvar i forhold til arbeidstakerne. Denne innfallsvinkelen ble mottatt positivt hos møtedeltakerne, og særlig Norsk Flygerforbund.

Siste innlegg ble holdt av KS, der de så for seg hvilke påvirkninger Hvitboken vil ha for infrastruktur i fylke og kommuner. De var fornøyd med hvitbokens innhold, og ser positivt på satsingen på utbygging. Det nevnes da spesielt tredobling av dagens nett for høyhastighetstog.

Til slutt avsluttet SD's representanter med å be om innspill til Hvitboken, og ba om at innspill ble sendt inn før 13. mai. Dette var en relativt kort høringsfrist, men ble begrunnet med videre arbeid, som de måtte gjøre, før de leverte sin innstilling til EU. Det ville likevel være mulig å levere høringsvar etter fristen, hvis denne viser seg å være litt for kort.

Andre del av dagen var avsatt til åpent møte mellom luftfartsnæringen, LT og SD.

Møtet ble åpnet av avdelingsdirektør for luftfartsseksjonen i SD, Øyvind Ek. Han informerte om at denne type møte er et ønske fra både bransje og SD/LT, for å komme mer i inngrep med endringer og nye strategier i luftfarten. SD har derfor et ønske om å gjøre denne type møte til en årlig event.

Gjennom Hvitboken vil man legge vekt på å øke sikkerheten innen luftfarten, og etablere European Aviation Safety program. Dette programmet har enda frivillig deltakelse.

Videre informerte Olav Grimsbo litt mer inngående om hvordan Hvitboken arbeides med i EU-delegasjonen. Han vektla spesielt at det er viktig å komme med innspill så tidlig som overhode mulig i prosessene som pågår, for å ha tid og mulighet til å påvirke mest mulig. Han informerte også om at det er de mest konstruktive og velargumenterte forslagene som vinner gjennom i saksprosessen. EU-delegasjonen som Norge har i Brussel, jobber i stor grad med lobbyvirksomhet mot EU-parlamentet, siden EU-rådet er stengt for utenforstående land, og dette er som regel en langtekkelig prosess, som man skal være godt motivert for å jobbe seg gjennom.

Når det gjelder hvitboken spesielt, mente Grimsbo at følgende elementer var viktig for luftfarten:

- Hvitboken er viktig for økonomi og sysselsetning
- Hvitbokens politikk sørger for bærekraftig utvikling
- Hvitboken sørger for et endringsorientert marked
- Hvitboken legger opp til utvikling av en bedre infrastruktur

Utfordringene står også i kø for luftfarten i hvitboken. Det er satt som mål at 40% av flytrafikken skal gå på lavkarbondrivstoff innen 2050.

Tilslutt informerte Grimsbo om hvilke nye initiativ man kan forvente fra EU i den nærmeste tiden:

- Nye regler for «security scanners»
- Airport package
- Strategic transport technology plan – kapasitet på lufthavner
- Melding om passasjerrettigheter
- Melding om passasjerrettigheter ved konkurser
- Regelverk for hendelserapportering

De som ønsker å følge EU-delegasjonens arbeid, kan sjekke Europa-portalen på internett, (www.eu-norge.org)

Neste ut for å informere var Tømm Øvre fra SD, og Tom Egil Herredsvela fra LT. De gikk inn på hvorfor implementering av basisforordning 216/2008 trekker ut i tid. For Norges del, skyldes dette arbeid med hvem som skal ha boteleggingskompetanse. Dette gjelder spesielt mot brudd på lover og regler for dem som fått har utstedt sertifikater fra luftfartsmyndighetene. Det jobbes nå med et system der ESA tar seg av denne jobben. Utfallet er avhengig i at Island er enig i løsningen, siden de er involvert på samme måte som Norge gjennom EØS.

Videre gikk Herredsvela fra LT gjennom saksbehandlingsprosessen fra NPA fra EASA til iverksetting som norsk forskrift. De som ønsker å lese mer om basisforordningen kan gå inn på www.luftfartstilsynet.no/basisforordningen

I forbindelse med LT's presentasjon ble det også rettet spørsmål om forordning 1008/2008. Her svarte SD at de var klar over hvor kontinentalsokkelen ligger, og følger utviklingen, slik at man opprettholder høy sikkerhet i Nordsjøen. SD har forøvrig ikke tatt fullstendig standpunkt til forordningen. (Politisk holdning er enda ikke bestemt). De var også klar over at nasjonal AOC sikrer at nasjonale krav kan brukes. Det var likevel tydelig at også andre parter i luftfarten følger med på denne forordningen i tillegg til oss i NHF.

Etter pausen informerte fagdirektør, Morten Fosse i SD, og avdelingsdirektør Espen Slyngstad i LT, om ytelsesstyring gjennom Single European Sky 2 (SES2). Her er det vektlagt å øke sikkerhet, kapasitet, miljø og kosteffektivitet. I første omgang er det Avinor og MET som myndighetene har mulighet til å ytelsesstyre. Her ble det en del diskusjon fra salen angående økonomisk kompensasjon (TEN-T), samt privatisering av tjenester.

Videre var det seniorrådgiver Erik Rosenberg i SD og avdelingsdirektør Espen Slyngstad i LT, som informerte om funksjonelle luftfartsblokker. I dag er det to funksjonelle luftfartsblokker i Europa. Den ene er mellom UK/Irland, mens den andre er mellom Sverige/Danmark. Det har vært en del problemer med å få i gang systemet med å fordele luftrommet inn i luftfartsblokker, både fordi landene har forskjellige krav og økonomiske utfordringer, samt at ansvarsområdene må fordeles på en fornuftig måte.

Til slutt ble det gitt en kjapp gjennomgang fra Espen Slyngstad i LT, og oppfølging av askekrisen. Her er det fortsatt rom for forbedringer, og det viste seg blant annet under en nylig utført «simulering», at store land, som blant annet Tyskland fortsatt vil stenge luftrommet under slike utbrudd. Innlegget om askekrisen ble kraftig forkortet, på grunn av at tiden som var avsatt til møtet var ute. Imidlertid ville det være mulig å kunne få utlevert presentasjonen fra LT, hvis dette er ønskelig.

For NHF, Tommy Olsen

Forordning 1008/2008 og innplementeringen av felles regler for lufttransporttjenester

Innføring av forordning EC 1008/2008 om felles regler for driften av lufttransporttjenester.

Historikk:

Forordning EC 1008/2008 om felles regler for driften av lufttransporttjenester i Fellesskapet, ble behandlet av Europaparlamentet 24. september 2008, og inntatt i EU som regelverk.

Norge har gjennom EØS-avtalen, en del forpliktelser ovenfor EU, når det gjelder å ta inn slike forordninger også her i Norge. Før slike forordninger tas inn som norsk forskrift, behandles disse gjennom høringer, forarbeider og vurderinger, og med denne forordningen var det Samferdselsdepartementet som hadde ansvar for dette arbeidet.

Gjennom NHF og teknisk komite, ble det tidlig ytret bekymring for innføring av denne forordningen, siden den potensielt kunne gi utenlandske operatører mulighet til å operere på norsk territorium (inkludert norsk kontinentalsokkel), uten å ha norsk AOC (Air operator certificate).

Dette ville da selvfølgelig kunne resultere i operasjoner som ikke lå under Luftfartstilsynets kontroll, og heller ikke under norske særkrav og retningslinjer for operasjon offshore.

Det ble gjennomført to høringsrunder, der NHF har uttalt seg skriftlig til SD, i begge omganger.

Den 19. juni 2011 ble forordning EC 1008/2008 om felles regler for driften av lufttransporttjenester innlemmet som del av EØS-avtalen, og er derfra blitt vedtatt som norsk forskrift. (Forskrift om lufttransporttjenester i EØS), og hadde ikrafttredelse 12 august 2011.

Innholdsmessig har ikke forskriften blitt endret fra originalutgaven, som ble sendt ut på høring første gang. Imidlertid har Samferdselsministeren i skriftlig form bekrefte følgende angående virkeområdet for EØS-avtalen og dermed indirekte for også denne forskriften:

«Regjeringens oppfatning ligger fast: Ifølge EØS-avtalen artikkel 126 nr. 1 gjelder avtalen på Norges territorium. Den omfatter etter norsk syn ikke norsk økonomisk sone, norsk kontinentalsokkel eller det åpne hav.»

samt:

«I tråd med vår oppfatning av at EØS-avtalens geografiske virkeområde ikke omfatter kontinentalsokkelen, og forordning 216/2008 og 1008/2008 ikke selv definerer annet virkeområde, er det EØS-avtalen som setter

grensene for forordningenes virkeområde ved innlemmelsen i avtalen. Ved innlemmelsen av forordningene vil Norge således ikke ha påtatt seg forpliktelser til også å anvende dem på sokkelen. Vi har derfor ikke bedt om særlige tilpasninger til forordningenes virkeområde. Vi har heller ikke funnet det påkrevd å ta denne siden ved forordningene opp i Europautvalget»

Dette vil i praksis bety, at det er virkeområdeparagrafen i EØS-avtalen som gir retningslinjer for hvor denne forskriften skal gjelde, og ut fra denne paragrafen er det helt tydelig at forskriften ikke gjelder på norsk kontinentalsokkel.

NHF har også gjennom leder av forbundet og medlemmer av teknisk komite, vært i møte med Luftfartstilynet, for å diskutere denne forordningen, og hvordan denne vil håndheves i praksis. Luftfartstilsynet har i den forbindelse den klare oppfatning av at operasjoner på norsk kontinentalsokkel, skal ligge under overvåkning og kontroll av det norske luftfartstilsyn.

Samferdselsdepartementet har også samme forståelse av hvordan forskriften skal håndheves i praksis, og ønsker også å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel, ved at Norge skal være med som pådriver, ved utvikling av nye regelverk for slike operasjoner.

Veien videre:

Gjennom neste revisjon av basisforordningen fra 1592/2002, til kommende 216/2008, er det hjemlet et videre arbeid med et felleseuropeisk regelverk for offshoreoperasjoner.

Dette arbeidet vil forhåpentlig starte i årskiftet 2011/2012, og foregå på EU-nivå. Luftfartstilsynet vil være representert i dette arbeidet, samt at vi i NHF vil følge prosessen nøye.

Et slikt eventuelt nytt regelverk vil på samme måte som forordning EC 1008/2008, måtte gå gjennom norsk behandling, før det implementeres i norsk rettsystem. Det vil da være opp til Samferdselsdepartement, Luftfartstilsynet og høringsinstansene og gå gjennom et slikt materiale, og vurdere om dette er strengt nok, og i hvilken grad dette passer for norske forhold.

En slik fortolkning og utvikling av nytt regelverk er noe vi i NHF er enig i, og ønsker at sikkerheten fortsatt holdes på et høyt nivå, for våre operasjoner.

Leder av teknisk komite vil spesielt takke Øyvind Strøm, Are Kringstad og Ole-Andre Lindanger for god innsats i arbeidet med denne saken.

For NHF, Tommy Olsen

Kursplan 2011

For NHF er det viktig at våre tillitsvalgte i forbundet og i lokalforeningene blir kurset for den oppgaven de her blitt valgt til å utføre. Derfor har vi satt opp følgende kurs for vinteren 2011 og utover i 2012. Skulle det være ønske om andre kurs kjøper vi plasser hos andre forbund/arrangører. Innspill og forslag til kurs og utdanning rettes til styremedlem utdanning på mail: utdanning@nhaf.no

1. - 2. desember 2011

Å forstå tallene. Innføring i grunnleggende regnskapsforståelse av bedriftsregnskap for tillitsvalgte. Arrangeres av DeFacto og holdes i Stavanger

22. – 23. mars 2012

Kurs i Konfliktbehandling.

26. – 27. april 2012

Grunnkurs for tillitsvalgte, fagbevegelsens oppbygging og virkemåte.

Kursene er åpne for alle medlemmer, og vi anbefaler også alle tillitsvalgte i lokalforeningene om å melde seg på kursene, dette gjøres gjennom egen lokalforening senest 14 dager før kursdato. Påmelding kan også sendes på mail til vår forbundssekretær på mail: jillgunn@nhaf.no

13. – 14. september 2012

Kurs i Arbeidsrett og foreningsjuss

15. – 16. november 2012

Kurs i Forhandlingsteknikk

Dato ikke fastsatt

Kurs i Presse Og Media, dato og sted for kurset vil bli annonsert så snart det er klart

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

5. – 9. oktober 2011

AEI Annual Congress

3. - 5. februar 2011

Representantskapsmøtet 2011

NHF's generalforsamling med valg av nytt styre

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.

11. – 14. februar 2012

HeliExpo, Dallas, Texas

Verdens ledende og største bransjetreff for helikopterindustrien.

29. februar – 1. mars 2012

Luftfartskonferansen, ”Luftfart i endring – hva skjer?”

LOKALFORENINGENE

BRISTOW NORWAY TEKNIKERFORENING

Leder:
Tom Indahl
tin@norheli.no
Mob: 901 51 813

Nestleder:
Kim Søderberg
kso@norheli.no

Sekretær:
Remi Varsi
raj@norheli.no
Mob: 915 57 292
Mob: 940 33 787

Kasserer:
Bjørn Bråtveit
bbr@norheli.no
Mob: 472 59 486

1. Vara:
Laila V. Østbo

2. Vara:
Jens M. Brekke

LUFTTRANSPORT REDNINGSMENN

Leder: Andre Rasmussen
andre.rasmussen@lufttransport@no
& andre@opp-ned.com

LUFTTRANSPORT TEKNIKERFORENING

Leder:
Reidar Isaksen
reidar.isaksen@lufttransport.no
Mob: 934 59 578

Nestleder:
Ørjan Bjerrang
orjan.bjerrang@lufttransport.no
Mob: 979 69 004

Sekretær:
Marius Arntzen
marius.arntzen@lufttransport.no

Kasserer:
Harald Prestvik
harald.prestvik@lufttransport.no
Mob: 413 03 174

Styremedlem:
Ida M. Johansen
ida.marie.johansen@lufttransport.no

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/Styremedlem Bergen:
Arve Bjørø
abjoro@chc.ca &
abjoro@hotmail.com
Mob: 996 25 431
Arbeid: 55 98 31 20

Kasserer/Styremedlem Sola:
Tore Loe
tloe@chc.ca &
tloe@lyse.net
Mob: 480 25 092
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:
Kollbjørn Stølen
Kollbjorn.Stolen@chc.ca
Kos.ing@c2i.net
Tel: 71 56 51 08

Varamann Bergen:
Håvard Dale

Varamann Sola:
Gunnar A Vildalen

MEKANIKERFORENINGEN HELLI-ONE

Formann:
Thorbjørn Erland
torbjorn.erland@heli-one.ca &
formann@mekanikerforeningen.no
Mob: 456 07 595
Arbeid: 51 94 19 25

Nestformann:
Stig Selvåg
stig.selvag@heli-one.ca & nestformann@mekanikerforeningen.no
Mob: 915 99 436
Arbeid: 51 94 16 96

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
Mob: 986 08 974
Arbeid: 51 94 17 22

Styremedlem Hangar:
Alt Terje Skjæveland
alf.skjaveland@heli-one.ca
Mob: 413 11 747
Arbeid: 51 94 17 54

Styremedlem Blokk 9
Sissel Døschler Dorholt
sissel.dorholt@heli-one.ca &
Mob: 992 62 012

1. Varamann:
Kjell Strand Hovland

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
alf.hermansen@heli-one.ca
Mob: 905 17 840
Arbeid: 51 94 13 52

Sekretær:
Marie Helland Johansen
marie.johansen@heli-one.ca
Mob: 975 43 902
Arbeid: 51 94 19 94

Kasserer:
Margunn Stensland
margunn.stensland@heli-one.ca
Mob: 415 58 493
Arbeid: 51 94 18 05

Styremedlem:
Jan-Øyvind Seim
Mob: 906 39 237
Arbeid: 51 94 17 25

1. Vara:
Ann Helen Karlsen

2. Vara
Vidar Giljebrekke

TAF LUFTRANSPORT

Leder:
Marit S. Vollan
marit.vollan@lufttransport.no
Mob: 975 30 411
Arbeid: 77 60 83 23

Nestleder:
Jan T. Kvalvik
jtk@lufttransport.no
Mob: 930 23 450
Arbeid: 77 60 83 55

Kasserer/Sekretær:
Åge Bjerkmo
age.bjerkmo@lufttransport.no
Mob: 907 60 075
Arbeid: 77 60 83 21

Vara:
Hans R. Nielsen
hans.richard.nielsen@lufttransport.no
Mob: 404 51 767
Arbeid: 77 60 83 21

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

Tilbakeblikk på gamle dager

Her er noen bilder fra gamledager i Helikopterservice. Vi håper disse kan bringe frem noen av de gamle minnene som gode kollegaer har fra "gullalderen" i norsk olje og helikopterindustri.



Bakerst: S. Bollestad. Bakerst fv: Høstvold, J. Steinset, Leif Sorte, Ø. Dahl, A. Larsen, Tangen, T. Thorsen. Forran fv: O. Feidje, Audun Arild, Harald Thunheim, Sigve Moi, K Reiestad



Her er vi litt usikkre på om det kan være S. Olsen og Roy Ratdal, men en ting er iverfall sikkert, gutta koste seg i solveggen mellom flightene :)

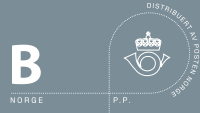


Bakerstfv: Ø. Dahl, Høstvold, O. Feidje, T. Thorsen, K. Reiestad, S. Bollestad, A. Larsen Forran fv: J. Steinset, A. Arild, H. Thunheim, Tangen, S. Moi, L. Sorte Forran: Morten Hance

Advokathjelp

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



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 456 07 595



ADRESSEFORANDRING

Gi beskjed til NHF ved navn eller adresseforandring.
post@nhaf.no eller send pr. post.