



NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 2-2012 23. ÅRGANG





I TRYGGHET

Dette er NORDSAR EC225, en av de fire kandidatene til å erstatte Sea King i den norske redningstjenesten.

NORDSAR er spesialtilpasset norske forhold, med redningsaksjoner under ekstreme værforhold – både over åpent hav og tett på fjellvegger.

HAMMERFEST. 27 JANUAR.

WIND 210/55KT

VIS: 1 NM

T° : -1° C – 30° F

70° 39' 48" N

23° 41' 0" E

NORDSAR
BY **EUROCOPTER**
AN EADS COMPANY

Eurocopter har levert samtlige sivile redningshelikoptere i Norge, og er godt kjent med redningstjenestens behov på land, i fjellet og til sjøs. NORDSAR EC225 er et gjennomprøvd redningshelikopter, og vil få verdens mest avanserte søke- og redningskonfigurasjon.

LES MER: NORDSAR.no

INNHold 2/2012

Redaktøren	4	Redd Barna.....	27
NHF's halvårslige samarbeidsmøte	5	Tematur til Eurocopter	28-29
Simulatorsenter.....	6-8	Neste generasjons redningshelikopter.....	30-31
Lufttransport og endringene	10-11	Solakonferansen 2012.....	32-33
Flytreknisk miljø i fare.....	12-13	Loggbok og arbeidspraxis.....	34
Nedleggelsen.....	14-15	Airworthiness	35
Outsourcing – "vår største trussel"	16	Events.....	36
Hovedoppgjøret.....	24-26	Kurskalender	37

LEDER

Triste tider i helikopterbransjen



gene av helikoptermiljøet på Sola er betydelig og utflaggingen berører dermed langt flere en de som i dag jobber direkte med tungt vedlikehold av disse maskinene.

Det er landets største vedlikeholdssenter som nå flytter 75% av arbeidet ut av landet. Konsekvensen er nedbygging og utflagging av kompetanse. Denne kunnskapen og kompetansen er bygget opp gjennom de siste 40 årene med helikoptertransport til olje- og gassinstallasjonene langt ute i havet.

Når arbeidet flyttes til Polen forsvinner også praktiseringen og dermed forvitrer kunnskapen og kompetansen. Den vil det være vanskelig å få tilbake og vanskelig å bygge opp igjen når den er borte. Heli-One har også i alle år vært en stor og viktig utdanningsinstitusjon for utdanning av lærlinger. En funksjon som hele bransjen og samfunnet for øvrig har nytt godt av. Det blir mindre arbeid å utdanne gode lærlinger på.

Dette skjer samtidig med at Heli-One melder om rekordoverskudd. Det har aldri gått bedre i forretningen. Våre internasjonale eiere er kun opptatt av å pynte bruden før hun skal giftes

bort til en annen beiler. I den sammenhengen skal marginene presses mer enn rimelig for å skape større fortjeneste. Overskuddet blir aldri stort nok for et ventureselskap som lever av å kjøpe, restrukturere og selge selskaper. Et interessant spørsmål er om en industriell eier ville tenkt forskjellig og mer langsiktig. Det spørsmålet får henge i luften. Mange vil ha mer, og om det kanskje kan tjenes en krone mer ved utflagging av arbeid, da ender det med at arbeidsplassene forsvinner til Polen.

Det er direkte umoralsk mot en arbeidsstokk som har vært lojal til bedriften i alle år. De ansatte på Sola har stått på for bedriften i alle år, de har vært med på omstillinger og nedskjæringer og de har levert gode resultater. Heli-One på Sola har hatt svært liten gjennomtrekk, lavt sykefravær, og arbeidsmiljø som en stor familie. Når de nå leverer rekordresultat til eierne, og det svares med å flytte 75% av arbeidet ut av landet. Da viser de klart at lojaliteten ikke er gjensidig. Tvert imot, den går bare en vei.

NHF har gjennom sommeren og høsten arbeidet med å se på mulighetene vi har til å beholde arbeidsplassene ved Sola. Vi har brukt virkemidler vi ikke har brukt tidligere og vi har gått gjennom saken med lupe og lykt. Polen kan tilby billigere arbeidsstokk og velkvalifiserte teknikere. Konklusjonen er at dette er en meget vanskelig sak. Det beste vi kan gjøre er å rette blikket fra Polen til hva vi selv kan gjøre. Vi må skjerpe oss i konkurransen når velfødde investorer krever enda mer. Våre eiere tenker kun på sin egen lommebok, og ikke på betyd-

ningen av kvalitet og trygghet for at jobben blir ferdig i tide. Gode resultater gjør verkstedvirksomheten mer attraktiv når eierne skal selge virksomheten, og forhåpentligvis kommer det en industriell aktør med langsiktig horisont på banen.

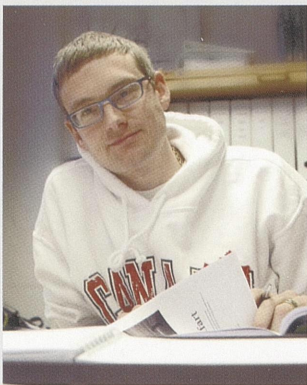
Det er ikke et problem helikopterbransjen er alene om. Det er i dag ingen lover og regler som begrenser utflytting av lønnsomme arbeidsplasser i Norge. Det burde vi hatt. Politikere og myndigheter må snart ta grep her. For, kapitalkraftene er ute etter størst mulig gevinst, og er likegyldige til hvor jobben gjøres. Det er opplagt at alle typer arbeid og produksjon ikke er mulig i Norge, med det kostnadsnivå og lønninger vi har her. Så en del utflytting er uunngåelig. Men det er noe helt annet å flytte arbeidsplasser som er svært konkurransedyktige ut av landet, kun for å øke et allerede stort overskudd. Det er få jobber her i landet som ikke kan gjøres en krone billigere et annet sted i verden. Skal vi flytte alle disse jobbene ut av landet, ender vi med å leve av å klippe håret på hverandre. Det kan ikke gå bra, og derfor trenger vi reguleringer her. Og det snarest. Jobber lekker ut av landet hver dag.

Det er ikke produksjon av sokker som nå flyttes ut av landet. Det er sentrale jobber som ivaretar sikkerheten til oljearbeiderne som nå flyttes til lavkostland. La oss håpe at noen har vett nok, og er tøffe nok til å snu dette.

Øyvind Strøm
Øyvind Strøm
Leder

REDAKTØREN

Uro i bransjen



Det nærmer seg jul med stormskritt. Været er ikke av det aller beste, det er mørk og kaldt, så hva passer vel bedre enn en ny utgave av NHF-Nytt med masse spennende stoff om alt som har skjedd gjennom sommeren og høsten.

Den nye utgaven har fått en ansiktsløfting og ny design etter at vi nå prøver en ny leverandør. Selv er jeg fornøyd med endringene og håper dette faller i smak hos leserne.

Det er uro å spore i bransjen. Det snakkes om fare for arbeidsplasser og utflytting av helikoptervedlikehold fra Stavanger til billigere vedlikeholdsbase i Polen. Dette bekymrer ikke bare lokalforeningene som berøres, men også forbundet. Bladet og medlemsinformasjonen vil derfor bli preget av utviklingen og prøve å belyse både brukernes, forbundets og de ansattes bekymringer, uro og standpunkt.

Det er en viktig fanesak, ikke bare for NHF men også for de offshorerelaterte fagforbundene. Å flytte helikoptervedlikeholdet rører ved nervene i ryggraden som hele sikkerhetsregimet er bygd opp rundt. Det rører ved vissheten om at arbeidet er utført av personell i bedriften med over femti års erfaring og kompetanse. Og sist men ikke minst rører det ved et ufravikelig faktum, at dette i verste fall handler om at vi sender arbeid ut av Norge. Høyteknologisk arbeidskraft og kompetanse kan gå tapt, og Norge kan miste sin siste skanse i det som en gang var et av verdens fremste flytekniske miljø.

Det må på agendaen! Og dette skal vi bruke vårt medlemsblad og våre informasjonskanaler til å fortelle.

Thorbjørn Erland

Styremedlem Info og Redaktør
Thorbjørn Erland

STYRET I NHF 2012



LEDER
Øyvind Strøm
BNTF
leder@nhaf.no
Mob: 922 32 997



NESTLEDER
Fredrik Von Hirsch
MF Heli-One
nestleder@nhaf.no
Mob: 970 06 054



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



STYREMEDLEM ØKONOMI
Henning Ramsey
MF CHC HS
økonomi@nhaf.no
Mob: 930 29 152



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



STYREMEDLEM LOVER & BESTEMMELSER
Tommy Olsen
MF CHC HS
bestemmelser@nhaf.no
Mob: 971 11 226



STYREMEDLEM UTDANNING
Finn Thommassen
BNTF
utdanning@nhaf.no
Mob: 997 39 536



1. VARAMEDELM (Lover og best)
Eivind Elvaton
MF CHC HS
vara1@nhaf.no



2. VARAMEDELM (Prim.info)
Harald Prestvik
LTF
vara2@nhaf.no



3. VARAMEDELM (Utdanning)
Tore Loe
MF CHC HS
vara3@nhaf.no



4. VARAMEDELM (Økonomi)
Bjørn Aksland
BNTF
vara4@nhaf.no

Redaktør
Thorbjørn Erland

Layout og design
Revolver & Co

Trykkeri
Kai Hansen

Opplag
1200

Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

NHF's postadresse:
Postboks 522, N-4055
Stavanger Lufthavn

Telefon: 51 94 19 24
Telefaks: 51 84 17 83
E-post: post@nhaf.no



NHFs halvårlige samarbeidsmøte

Den 5. september avholdt forbundet sitt halvårlige samarbeidsmøte med delttagelse fra de fleste av lokalforeningene som NHF representerer. Møtet fant sted i forbundets kontorer på Sola.

[TEKST THORBJØRN ERLAND]

Øyvind Strøm, forbundsleder, åpnet møtet og ønsket alle hjertelig velkommen. Det er ikke ofte alle lokalforeningene sitter samlet, derfor ble det en gjennomgang av prinsipp og handlingsprogrammet som vedtatt på representantskapsmøtet. Her fikk alle lokalforeningene muligheten til å kommentere det arbeidet styret har gjort så langt, samt å komme med innspill til veien videre.

Det ble gitt en gjennomgang av forbundets største saker som vedrører den generelle strategien og holdningen til forbundet, styret

redegjorde for resultatet av de sentrale tarifforhandlingene som ble avsluttet med enighet hos riksmeklingsmannen tidligere i år.

Samarbeidsmøtet er et viktig møtested der lokalforeningene kan komme sammen og dele felles tanker og erfaringer. Det ble også i år lagt opp til en liten sammenkomst med middag på kvelden for å få frem litt teambuildingeffekt av møtet. Vi er et lite forbund, og forbundet er lokalforeningene. Det er derfor viktig at vi benytter de mulighetene vi har til å danne felles relasjoner og kontaktnett.

ARNTZEN
de BESCHE

Juridisk rådgivning

NHF har fast advokatavtale som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål. I tillegg har alle medlemmene anledning til å benytte advokatene til private saker med 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 95 19 24



ADRESSEENDRING

Meld i fra om adresseendring ved flytting. Kontakt oss på:

Email: post@nhaf.no eller

Tlf: 51 94 19 24

HAND HOLD





SIMULATOR SENTER



STAVANGER 11. SEPTEMBER: Sikorsky og FlightSafety International kunngjør opprettelse av et nytt FlightSafety treningsenter ved Stavanger Lufthavn, Sola, og starter i februar 2013 treningen for Sikorsky S-92® helikoptre. Etableringen vil gi et stort bidrag til flysikkerhet og ferdigheter for norske piloter.



Helikoptersimulator
treningssenteret

Per i dag er det ingen simulator-treningsanlegg for piloter på typen Sikorsky S-92[®] i Norge. Helikopteret, som ble introdusert i 2005, er den mest brukte typen i offshore transport av personell på norsk sokkel. Den er også en kandidat til å erstatte dagens Sea King redningshelikoptre. Når FlightSafety Internationals treningsanlegg åpner i Norge, øker mulighetene for mer tilpasset og effektiv trening, som igjen vil kunne øke flysikkerheten.

- Oljeselskapene og fagforeninger har lenge presset på for etablering av lokale opplæringsmuligheter for helikoptrene som brukes i Nordsjøen. Dette for å øke sikkerheten, sier Erik Hamremo, leder for flysikkerhet i Statoil. Han ønsker FlightSafetys initiativ velkommen!

Fremme sikkerhet og øke sysselsettingen

Det nye treningsanlegget vil ha en positiv innvirkning på luftfartskompetansen i Rogaland, ifølge Ketil Karlsen, leder for helse, miljø og sikkerhet i fagforeningen Industri Energi. - Simulatoren er et viktig element for å opprettholde høy flysikkerhet for oljearbeiderne, sier Karlsen.

FlightSafety International er Sikorskyfabrikens godkjente opplæringsleverandør for alle Sikorsky kommersielle produktlinjer. Det nye treningsanlegget på Stavanger Lufthavn, Sola, som åpner i februar 2013, er utstyrt med S-92[®] nivå D Full Flight Simulator, og er

den mest avanserte og høyeste sivile kvalifisering tilgjengelig for industrien i dag. - Nivå D treningssimulator er muliggjort gjennom partnerskap mellom FlightSafety og Sikorsky. Simulatoren er unikt designet av FlightSafety, med datagrunnlag og aktiv støtte fra Sikorsky. Dette gir grunnlag for svært høy simulering av flyets aerodynamikk, håndtering og menneske/maskin grensesnitt i cockpit. Dette oppnås gjennom bruk av Sikorsky's avanserte aerodynamiske modeller. Teknologien gir en Sikorsky S-92[®]-cockpit som inkluderer all avionikk og elektroniske grensesnitt sammen med

FAKTA:

>> Sikorsky er designer og produsent av verdens mest avanserte helikoptre for kommersiell, industriell og militær bruk. Sikorsky produserer S-92[®], som i dag er det mest brukte helikopter for transport av personell på norsk sokkel.

>> FlightSafety International er verdens ledende profesjonelle selskap innen luftfartsopplæring og er leverandør av flysimulatorer, visuelle systemer til kommersielle selskaper, myndigheter og militære organisasjoner. Selskapet leverer mer enn en million timer trening hvert år for piloter, teknikere og luftfartsfagfolk fra 154 land og uavhengige territorier.

FlightSafetys bransjeledende fullbevegelse og visuelle simuleringer av systemer. Helikopterets cockpit vil bli vedlikeholdt og oppdatert av Sikorsky / FlightSafetys "treningspartnerskap" med den nyeste leverte cockpitkonfigurasjon, avionikkgrensesnitt og flyfunksjoner som finnes i S-92[®] helikopter.

- En simulator av denne typen representerer en betydelig investering for FlightSafety. Det nye treningssenteret er forventet å skape 10-15 nye arbeidsplasser i regionen, forklarer FlightSafety Internationals direktør for Helikopter Business Development, David Powell.

Kontrakt mellom FlightSafety og helikopteroperatør Bristow Norway for bruk av simulatoren er allerede inngått. Renee de Jong, administrerende direktør i Bristow Norway, gleder seg til åpningen av det nye lærings-senteret og bruk av simulator:

- Det faktum at våre piloter ikke lenger vil behøve å reise utenlands for trening, innebærer betydelige effektivitetsgevinster for oss i form av redusert tidsforbruk og reise-kostnader forbundet med trening.

For mer informasjon:

Steve Phillips
Vice President of Communications
Flight Safety Inc.
Marine Air Terminal
La Guardia Airport
Flushing, New York 11371
U.S.A. Telefon (+1) 718-565-4100

“If a man is in need of rescue, an airplane can come in and throw flowers on him, and that’s just about all. But a direct lift aircraft could come in and save his life.”

Igor Sikorsky, 1967



DEN NYE GENERASJONEN REDNINGSHELIKOPTER

Sikorsky S-92, som er prekvalifisert i konkurransen om å bli Norges nye redningshelikopter, er et moderne og velprøvd helikopter innenfor søk, redning og andre krevende oppdrag. S-92 er konstruert for å redde liv. Den har en stor kabin med full ståhøyde og en stor lasterampe som muliggjør rask og enkel inn- og utlasting av utstyr og personell. Helikopteret tilfredsstiller alle de strengeste sikkerhetskravene som er fastsatt av europeiske og amerikanske luftfartsmyndigheter.

S-92 har dokumentert en imponerende driftspålitelighet. Helikopteret benyttes i dag i de nasjonale rednings-tjenestene i blant annet Storbritannia og Irland, og i den norske offshoreindustrien.

Samarbeid med lokale og regionale operatører innen offshoretrafikk og redningstjeneste kan gi store driftsmessige fordeler innenfor områder som vedlikehold, reservedeler og trening av personell.

Sikorsky er en av verdens største helikopterprodusenter, og er kjent for å levere i henhold til avtalt tid, kvalitet og pris. Med dette er Sikorsky S-92 den naturlige arvtakeren etter Sea King i Norge.

Aircontactgruppen

REPRESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT CORPORATION

WWW.ACG.NO





Lufttransport og endringene

Etter delingen av operatør selskapet Lufttransport AS og verkstedsselskapet LTTECH AS har det vært en del omstillinger. Noen omstillinger har først skjedd en vei, for så å gå andre veien igjen.

[TEKST HARALD PRESTVIK] STYREMEDLEM ØKONOMI, LT TECH

Dette er nok en naturlig del av en slik deling av et selskap der verksted og operatør jobber sammen i såpass tette bånd. Når maskiner skal være operativ

24/7 har vi ikke de samme mulighetene til nattstopp som de fleste andre har. Alt arbeid må dermed planlegges i samarbeid med både bedriften og kunden. Dette samarbeidet er viktig og en av de største utfordringene når verksted og operatør blir skilt, spesielt under den driften og tjenesten vi leverer til våre kunder.

Nå begynner roller og fordeling av oppgaver å falle på plass og organisasjonene begynner å bli klare for nye utfordringer. Og det kom fort! Nå skal LEAN, en prosess for kontinuerlig

forbedring som Base Maintenance har kjørt over lengre tid også kjøres mot plan og logistikk. LEAN går ut på å fjerne uønsket tidsbruk og å gjøre ting så smidig som mulig. Et eksempel på dette er at det på Base Maintenance

har blitt satt opp verktøykasser og tavler for hvert område på maskinen som det skal jobbes på. Verktøyet er satt opp med en felles mal og med den hensikt at en

ikke skal behøve å gå bort fra området en jobber på for å hente annet verktøy. Vi ser fram til en bedre og tidsbesparende planlegging av ettersyn og en smidigere gjennomføring med mindre liggetid.

Kontraktsmessig ser det ut at vi beholder de kontraktene vi har i dag. Kystvakt Nord med

vår D0228 fra Svalbard ble fornyet i mars i år og LOS kontrakten er i siste fase av behandling. Den største kunden er fremdeles Luftambulansetjenesten der vi drifter 3 helikopterbasen og 7 ambulansflybaser fordelt over hele landet. Det ligger an til en produksjon på 10 000 flytimer på fly og 2000 timer på helikopter bare på disse to kontraktene i år.

Det sees stadig på nye områder for å utvide driften i selskapet. Blant annet er vi inne og forhandler på kontrakten for redningshelikopter på Svalbard. Arktisk redningstjeneste er vel en av de tøffeste og mest utfordrende tjenestene man kan drive med helikopter. Så der gjenstår bare å se hvem av de 3 selskapene som har lagt inn tilbud på tjenesten som kommer seirende ut og med en god utfordring i horisonten.

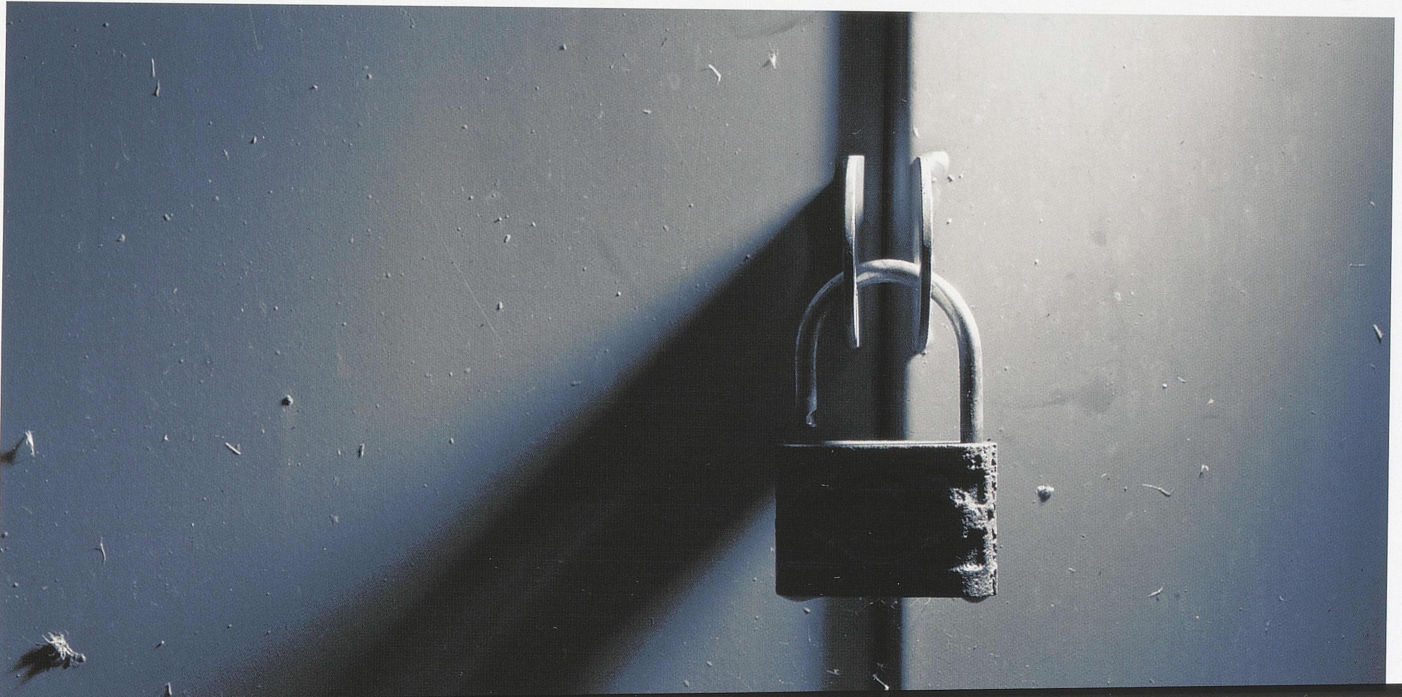
“ Vi ser fram til en bedre og tidsbesparende planlegging av ettersyn og en smidigere gjennomføring med mindre liggetid.

Står det flytekniske miljø på Sola i fare?

Med nedleggelsen av Pratt & Whitney sitt motorverksted på Sola friskt i minne, og med utflytting av CHC sitt Super Puma vedlikehold som i dag utføres av Heli-One ser vi nye svekkelser av det flytekniske miljøet på Sola. NHF har vært i kontakt med Morten Larsen i Fellesforbundet for å lære mer om prosessen som ledet frem til nedleggelsen av Pratt. Og for lokalforeningen i Heli-One er det lett å se likheter, noe som er med på å bygge opp en del av bekymringene knyttet til fremtiden.







NEDLEGGELSEN

av Pratt & Whitney NEC på Sola

Pratt & Whitney vedtok å legge ned sitt motorverksted på Sola den 30 mars i år. Verkstedet hadde 195 ansatt på det tidspunktet hvor cirka 50% var medlem i Fellesforbundet.

[TEKST MORTEN LARSEN, DISTRIKTSSEKRETÆR FELLESEFORBUNDET]

Det hele startet med at styret i Pratt & Whitney NEC den 29 februar fikk beskjed at morselskapet ønsket en finansiell gjennomgang av bedriften. Det ble nedsatt en gruppe fra ledelsen og de ansatte som skulle ta den gjennomgangen og komme med en rapport på neste styremøte. Fellesforbundet ble engasjert i saken tidlig i mars måned, da

klubben ba om råd for den situasjonen de sto overfor. Fellesforbundet involverte LO med næringspolitisk og juridisk avdeling med en gang. Her fikk klubben gode råd om hvordan lese tall og hvilke grep som måtte gjøres for å drive videre med verkstedet.

Gruppen i bedriften kom frem til at hvis man kjøpte delene på det åpne markedet og ikke av Pratt & Whitney sine egne selskaper, og man reduserte staben til ca 120 personer hvor de fleste skulle jobbe på gulvet, ville bedriften

gå bra. De betalte mellom 20-80 % høyere pris for deler og tjenester i Pratt & Whitney enn på det åpne markedet. Dette forslaget ble lagt frem som nr 1, sammen med to andre forslag hvor det ene var salg. Styremøte den 30 mars vedtok ingen av de 3 forslagene men vedtok nedleggelse med 4 mot 3 stemmer.

Pratt & Whitney kjøpte verkstedet av Braathens i 2000. Braathens var veldig godt fornøyd med den høye prisen de hadde fått og de ansatte var glad for at verkstedet skulle

« Fellesforbundets slagord er Styrke og troverdighet. Vi har et stort apparat både lokalt og sentralt som står klar til å bidra for de som trenger det. »

videreføres. Frem til nedleggelses vedtaket var det få år hvor verkstedet gikk med overskudd. Verkstedet på Sola betalte gode priser for tjenester og deler til andre selskaper i Pratt & Whitney, og de lærte opp annet personell i konsernet. I perioden fra kjøpet av verkstedet og frem til idag opprettet Pratt & Whitney verksteder i Tyrkia og Kina. Disse verkstedene fikk sin opplæring blant annet av personell fra Sola. Opplæringen har foregått ved at personell fra Sola har reist ned og personell har kommet til Sola.

30. mars var dagen før påskeferien startet for mange. Når påsken var slutt begynte forhandlingene om sluttpakker for de ansatte. Alle fast ansatte i NEC hadde minst 3 måneders oppsigelse. NEC skulle ha ansatte frem til 31. desember 2012. Samtidig begynte ryktene å gå om at IKM ønsket å kjøpe verkstedet og drive det videre. Bedriften informerte ikke de ansatte om dette. Forhandlingene om salget hadde startet før nedleggelses vedtaket kom og det var viktig for de ansatte og kjøper at avklaring kom før oppsigelsene gikk ut. Verkstedet hadde omstillingsloven som de måtte følge opp, hvor blant annet salg av bedriften er endel av loven. Verkstedet avslo tilbudet fra IKM og videreførte nedleggelsen. Den 26. april hadde alle fått sin oppsigelse hvor mange hadde siste arbeidsdag den 30. april. Arbeidsplikten i oppsigelsestiden falt bort da verkstedet ikke hadde arbeid til alle.

VKM klubben og Fellesforbundet fikk gode signaler på at det var flere som kunne tenke seg å drive verkstedet videre. Så VKM klubben krevde av verkstedet å få mulighet til å overta

driften i henhold til hovedavtalen LO-NHO. Fellesforbundet sammen med LO klarte å stable på benene en gruppe som kunne hjelpe til å kjøpe verkstedet og noen som ønsket å drive videre. Pratt & Whitney gikk med på forhandlinger men viste tidlig at de ikke ønsket å selge til hverken IKM eller de ansatte. Årsaken var i hovedtrekk at Pratt & Whitney ville kun selge utstyr og verkstedet ikke hele selskapet. Selskapets underskudd har/hadde en viss verdi for de som skal drive selskapet videre. Denne verdien har de overført til et annet selskap i konsernet.

Fellesforbundet sammen med LO og VKM klubben mente at den prosessen som ble satt igang ved et nedleggelses vedtak ikke var i tråd med Norsk lov og avtaleverk. Samtidig som vi er opptatt av å beholde det flyfaglige miljøet på Sola og i Norge. Vi mente at Pratt & Whitney måtte selge bedriften før man gikk til oppsigelse av de ansatte. Den største verdien i selskapet lå i de ansattes kunnskaper.

Fellesforbundet tok kontakt med politiske medspillere som fylkespolitikere og næringsdepartementet blant annet. Disse hjalp godt til å få løftet saken opp i media samt gi oss gode råd og veiledning på veien. Både Næringsdepartementet ved Statssekretær Halvard Ingebrigtsen og fylkespolitiker Tom Tvedt uttalte seg i media hvor de ba Pratt & Whitney selge bedriften til noen som ville drive videre. Samtidig gikk de ut å sa at de ville følge godt med på utviklingen framover innen flyfagmiljøet. I skrivende stund går de nye rykter på at verkstedet skal selges og at man skal drive videre, vi håper på det.

25 personer som er medlem i Fellesforbundet gikk til sak mot bedriften for ulovlig nedleggelse. Hovedargumentene er at vedtaket ble gjort for tidlig og at man skulle ha brukt bedre tid på å få solgt verkstedet før oppsigelsene kom. Parat som er i YS og FLT valgte å ikke lage noen sak ut av denne nedleggelsen. De lokale tillitsvalgte knyttet til disse forbundene har vært engasjert og hjulpet godt til overfor oss og VKM klubben i saken.

Heli-One er for oss i Fellesforbundet et viktig verksted. Det er viktig fordi mange av våre medlemmer reiser offshore og er glade for at Heli-One på Sola er en av verdens beste verksted for vedlikehold av helikopter. Heli-One er også viktig for flyfagmiljøet i Norge, hvor Fellesforbundet organiserer alt personell tilknyttet bakkemannskap og verkstedene i hele landet.

Fellesforbundets slagord er Styrke og Troverdighet. Vi har et stort apparat både lokalt og sentralt som står klar til å bidra for de som trenger det. Fellesforbundet er med på å sette dagsorden i samfunnet.

Våre tillitsvalgte innen offshore er en stor ressurs for oss og de er med på å sette dagsorden for vårt arbeid med sikkerheten offshore. Det er tillitsvalgte i firma som dere kjenner som Kaefer, BIS, Aibel, Aker og Bergen Group Rosenberg. For Heli-One sine ansatte og for de ansatte i disse selskapene er jeg overbevist om at det ville være en stor fordel om vi hadde et tettere samarbeid i en annen form enn idag.



Outsourcing – Vår største trussel

Norge er et høykostland et faktum vi ikke kommer unna! Da er det mange investorer som tenker at outsourcing kan bli den eneste mulige utvei for videre lønnsom drift.

TEKST THORBjørn ERLAND, MEKANIKERFORENING

Man må kunne stille seg spørsmålet om outsourcing er vår største trussel og at konkurransen mellom bedrifter i et ellers tøft norsk næringsliv ikke en gang er en god nummer to?

Heli-One besluttet i vår å opprette en ny avdeling i Polen. Dette er et ledd i en global utvikling for å utvide konsernets internasjonale og globale nedslagsfelt. Men som tillitsvalgt og ansatt så kan jeg ikke bare sitte ned å se på at dette eller å la det forbigå uten å være bevisst på at dette vil bety en økt intern konkurranse. Det betyr at vi blir flere om beinet i et konsern der den økonomiske strikken er strukket til de grenser der eierne ikke lengre strør om seg med midler til fremtidig investering og drift. Det er mange om beinet når budsjettene skal deles ut og det er kun de mest livsviktige investeringer som gjennomføres.

En ny base i Polen betyr for meg at vi må arbeide enda hardere for å oppnå

de mål og investeringer som sikrer våre arbeidsplasser og vår eksistens. Det betyr at vi har en ny intern konkurrent som til å begynne med blir satt opp til å utføre det arbeidet vi i dag har som fundament og grunnstein i vår virksomhet på Sola. Dette vil prege de neste årene i vår virksomhet og det er nå opp til oss hvordan vi står sammen for å bevise hva vi kan for å forhindre at dette får negativt innslag for våre arbeidsplasser.

Vi ser hvordan utviklingen har gått hos vår nabo, Pratt. Her har de utviklet samme type interne konkurrenter som det vi nå ser i Heli-One. Hvorfor skal ikke jeg som tillitsvalgt og styret i vår forening være bekymret for at ikke det samme kan komme til å skje hos oss?

Vi ser likheter til det norske næringslivet generelt. Utenlandske eiere kjøper opp store norske industri og høyteknologiske bedrifter, for så å flytte driften ut av landet. Er dette fremtiden? Å flytte pumavedlikeholdet til Polen er for meg en begynnelse på noe som kan gå i samme retning.

Dersom de lykkes, kan man tenke seg en utvikling mot at de også skal bygge videre med tilhørende verksteder og ingeniørtjenester. Polen har tilgang på høyt kvalifiserte ingeniører og driver mye forskning og utvikling innen luftfart i området der Heli-One nå etablerer seg. Selvfølgelig er jeg bekymret for at også Part-21 skal få en Polsk konkurrent.

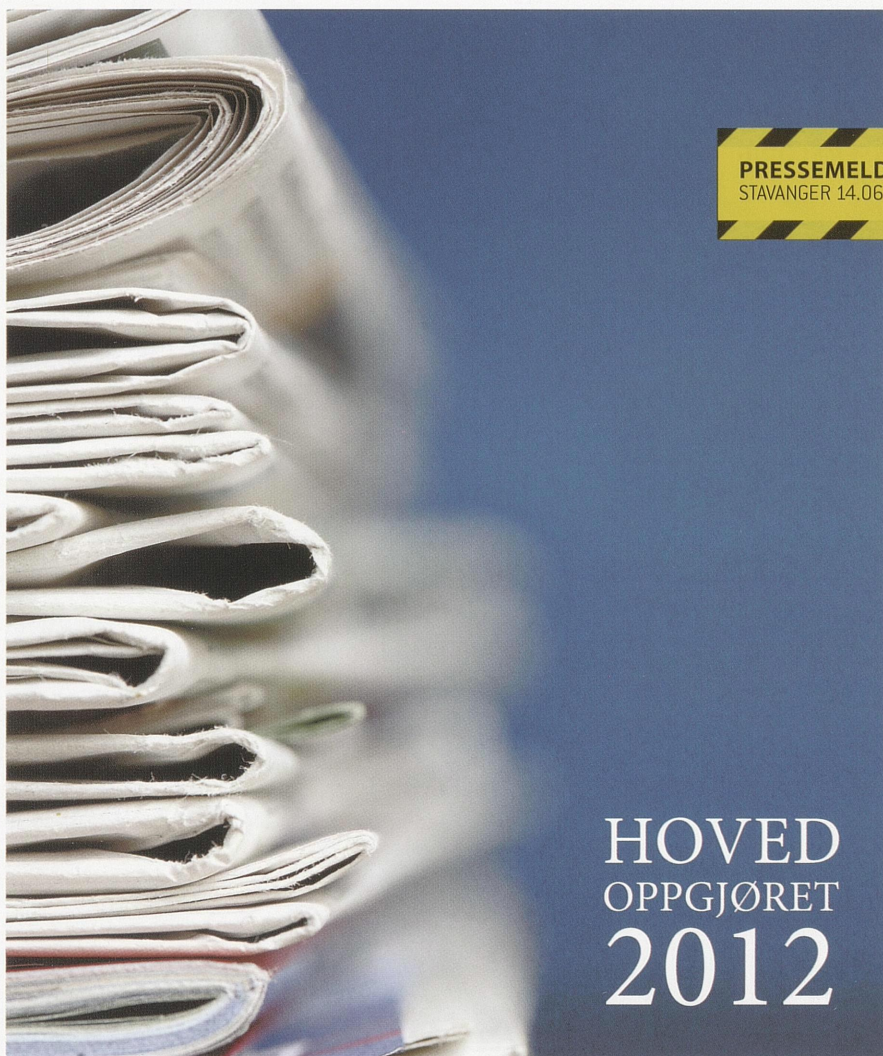
Nei. Vi må lære av utviklingen i andre bedrifter slik som i Pratt. Etableringen i Polen er den vanskeligste saken vi står overfor akkurat nå. Det beste vi kan gjøre akkurat nå som forening er å stå sammen og bevise hva vi kan. Er det en ting Polen ikke skal slå oss på så er det Pumavedlikehold. Er det noen som skal få maskinene ut på tiden med verdens laveste TAT og den høysete kvalitet, så er det oss. Det er nå det gjelder!



Ny forening tilknyttet NHF

På årets representantskapsmøte ble det gjort vedtak om å ta inn en ny lokalforening i forbundet. Vi ønsker lokalforeningen M19 fra CAE velkommen med sine ti medlemmer. Styret består av Harald Sekkelsten, Harald Berg, Audun Arild og Ole Magne Lie henholdsvis som Formann, Sekretær/Kasserer, Styrerepresentant for Simulator og Styremedlem for Instruktører.

CAE kjøpte seg inn i det som vi kjenner fra gamle dager som treningscenteret til Helikopter Service på Forus, som driver både teknisk og operativ trening. Foreningen representerer både simulatorteknikere og instruktører.



PRESSEMELDING
STAVANGER 14.06.2012

HOVED
OPPGJØRET
2012

NHF varsler plassoppsigelse av 725 helikopteransatte

Norsk Helikopteransattes Forbund varslet onsdag NHO Luftfart og Riksmeklingsmannen om plassoppsigelse av forbundets 725 tekniske og administrative arbeidstagere i norsk helikopterindustri, fra 28.juni. Dette skjer som resultat av brudd i forhandlingene sentralt, mellom NHF og NHO Luftfart.

I løpet av tirsdag ettermiddag ble det brudd mellom Norsk Helikopteransattes Forbund og NHO Luftfart.

Arbeidsgiverne har ikke vist noen vilje til å forhandle om våre krav angående pensjon, og dermed har bedriftene tvunget oss til å gå til brudd i forhandlingene og gå videre til meklings.

NHF – Norsk Helikopteransattes Forbund organiserer teknisk og administrativt personell samt en rekke funksjonærer i norske helikopterselskaper og vedlikeholdsselskaper både offshore og onshore. En eventuell streik vil kunne berøre selskaper som CHC Helikopter Service, Bristow Norway, Lufttransport, Norsk Luftambulans og Heli-One. Forbundet har i dag totalt ca 750 medlemmer fordelt på de fleste helikopter operatørselskaper i landet. Forbundets hovedkontor er lokalisert ved Stavanger Lufthavn Sola.



Fornyer kontrakten med Lufttransport AS

Kystverket inngår ny kontrakt med Lufttransport AS om tilbringertjeneste av Los med helikopter til skipstrafikken til olje- og gass terminalene på Kårstø, Sture, Mongstad, Nyhamna og Melkøya.

PRESSEMELDING
STAVANGER 25.06.2012

HOVED OPPGJØRET 2012



Mekling mellom Norsk Helikopteransattes Forbund og NHO Luftfart starter tirsdag 26. juni kl 1000.

Mekling mellom NHF og NHO Luftfart

Tidsfrist for meklingen er torsdag 28. juni kl 0000. Dersom enighet ikke oppnås vil streik iverksettes fra arbeidstidens begynnelse torsdag 28. juni.



Det er varslet plassfratredelse for flyteknikere, og annet personell som kan signere luftdyktighet i selskapene Heli-One Norway, CHC Helikopter Service AS, Bristow Norway og Lufttransport.

Konsekvensene av en streik vil være at all transport til og fra oljeinstallasjonene på norsk sokkel samt losflygingen lammes. Den sivile søk og redningstjenesten, samt luftambulansen vil ikke bli berørt av konflikten.

Forhandlingene har i år vært særdeles vanskelige. Det tyngste punktet har vært vårt krav om en videreføring av våre tariffestede pensjonsavtaler.

Nettsidene til forbundet, www.nhaf.no vil holdes kontinuerlig oppdatert.





HOVED OPPGJØRET 2012

I år var det nok en gang duket for hovedoppgjør og forhandlinger på overenskomsten.

[TEKST THORBjørn ERLAND]

Tariffkomiteen hadde sammen med arbeidsutvalget lagt frem en omfattende kravliste utarbeidet på bakgrunn av tilbakemeldinger fra hver av lokalforeningene. Forhandlingene ble avholdt hos NHO og ble etter brudd avgjort med enighet hos Riksmekleren.

Tariffkomiteen leverte oppsigelse av Overenskomsten i begynnelsen av året, og forbundet ble kalt inn til forhandlinger i begynnelsen av juni. I forkant av forhandlingene hadde tariffkomiteen, som består av representanter fra lokalforeningene, sittet sammen og utarbeidet en kravliste på bakgrunn av tilbakemeldinger, samt en grundig gjennomgang av Overenskomsten. Arbeidsutvalget i forbundet gjorde så en siste finpuss, og kom med noen viktige tilleggskrav før listen så ble overlevert NHO.

Fokuset i år har vært på flere områder. Det er klart at det ble sett til andre forbunds

forhandlingsresultater og listen ble lagt litt der etter. Da spesielt med tanke på å vinkle krav relatert til pensjon på en slik måte at vi kunne beskytte de ordninger som allerede i dag eksisterer. At det er kommet inn nye pensjonslover er noe forbundet har hatt høyt fokus på, og det ble derfor fremmet krav om å legge inn føringer i Overenskomsten som ville sikre omfanget av videreføringen av avtalene i et nytt regime. Det var et krav fra NHF at dette skulle være nøytralt i forhold til det som ligger i dagens lokale Særavtaler.

Å få inn føringer relatert til pensjon i en Overenskomst er en vanskelig oppgave. Det strider mot alt av NHOs prinsipper og det var tidlig klart at vi ikke ville komme til enighet rundt dette kravet. I tillegg hadde forbundet oppe andre prinsipielle krav som for eksempel tjenestefri for forbundets styremedlemmer til deltagelse på møter. Det har vært en urovekkende utvikling den siste tiden, der bedrifter har begynt å nekte frikjøp av styremedlemmer i NHF slik at dette hindrer møtedeltagelse, og dermed rammer

forbundets virksomhet. Det var derfor svært viktig å få inn punkter i avtalen som krever at det kun kan nektes frikjøp dersom det foreligger tvingende grunn. Dette er noe lokalforeningene har gjennom Hovedavtalen, men å få det gjeldende for forbundsstyret og presisert i Overenskomsten er unikt og svært prinsipielt vanskelig for NHO å akseptere.

Forhandlingene begynte 11. juni inne hos NHO i Oslo, med gjennomgang av partenes krav. Etter dette gikk partene hver for seg for så å prøve å prioritere krav, og komme i posisjon for å føre fruktbare forhandlinger. Men det ble tidlig klart at de kravene NHF prioriterte å føre videre, var av en slik karakter at NHO måtte snu på så mange prinsipielle politiske holdninger, at en løsning og enighet ikke var i umiddelbar nærhet.

Etter hvert kom NHO tilbake med ultimatum der den eneste veien videre dersom vi var interessert i å forhandle, ville være å kaste alle krav relatert til pensjon. Et ultimatum forbundet ikke kunne akseptere.

« For NHF var det viktig å få gjennomslag for andre viktige prinsipper etter som pensjonskravet frafalt.



Å regelrett kaste alle pensjonskrav på bålet var ingen mulighet. I denne tiden var det storstreik hos IE og SAFE relatert til pensjon, og NHF var villig til å ta den samme kampen.

Parallelt med de sentrale forhandlingene, var det også lokale forhandlinger i enkelte av bedriftene vedrørende pensjonsordningene. Det var vanskeligheter med å komme til enighet, og det var derfor svært passende med et brudd sentralt relatert nettopp til pensjon. Det ble meldt inn plassoppsigelse for alle forbundets medlemmer og dermed var faren for en streik overhengende.

Dersom en kunne finne gode lokale løsninger, ville kravet til forbundet være av mindre betydning ved denne revisjonen. Det ble derfor ganske hardt press på Heli-One og CHC Helikopter Service AS å komme opp med lokale løsninger slik at de største foreningene i forbundet kunne leve med at kravet sentralt ble kastet. Bedriftene var derfor villige til å imøtekomme lokale krav vedrørende pensjon for å unngå en storstreik.

De lokale løsningene vedrørende pensjon i Heli-One ble signert to dager før forbundet gikk i mekling, og situasjonen var nå så pass endret at foreningene sammen avverget en streik ved å si seg fornøyd med lokale løsninger, og dermed kunne kravet om pensjon frafalles. Men selv om vårt hovedkrav ble frafalt var det ennå mye upløyd mark i og med at vi aldri fikk kommet skikkelig i gang med forhandlinger inne hos NHO.



1% ØKNING AV SERTIFIKAT

Henning Ramsey under hovedoppgjøret.

For NHF var det viktig å få gjennomslag for andre viktige prinsipper ettersom pensjonskravet frafalt. Mekleren ga oss derfor gjennomslag for kravet om fri for forbundsstyret til møter, og som man kan se på som en styrke til overenskomsten. Videre ble det gitt 1 % økning av sertifikat tillegget og et generelt tillegg på kr 1,25, som er det samme som har blitt gitt de andre forbundene. En fullstendig oversikt finner dere på nettsidene under nedlastbare dokumenter.

Det ble etablert gode overgangsordninger for pensjon i de største medlemsmassene, og det ble en historisk høy justering av

sertifikattilleggene. Forbundet styrket Overenskomsten med å få inn prinsipper som gir styret bedre arbeidsforhold som man kan se på der det ble gitt generelle tillegg på linje med resten av samfunnet.



PRESSEMELDING OSLO 27.06.2012.

Ingen fare for streik blant helikopteransatte

Norsk Helikopteransattes Forbund og NHO Luftfart kom i kveld (onsdag 27.06.12) frem til løsnning hos Riksmekleren i årets sentrale tariffoppgjør.

Partene var innkalt til mekling etter at NHF hadde tatt brudd i forhandlingene grunnet krav relatert til pensjon. Det kom i tiden frem mot meklingen bevegelse lokalt for deler av arbeidstagerne, noe som midlertidig løser problemer knyttet opp mot pensjon. Dette har gjort meklingen lettere og partene har nå kommet til enighet i årets hovedoppgjør.

NHF hadde i forkant av meklingen meldt plassoppsigelse for mesteparten av alt sertifiserende personell i norsk helikopterindustri. Faren for streik er nå over og all helikoptertrafikk vil gå som normalt.

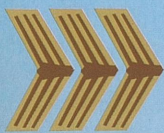
NHF – Norsk Helikopteransattes Forbund organiserer teknisk og administrativt personell samt en rekke funksjonærer i norske helikopterselskaper og vedlikeholdsselskaper både offshore og onshore. Forbundet har i dag ca 750 medlemmer fordelt på de fleste helikopter operatørselskaper i landet. Forbundets hovedkontor er lokalisert ved Stavanger Lufthavn Sola.

For ytterligere informasjon,
kontakt forbundets leder
Øyvind Strøm

Epost: leder@nhaf.no
Mob: 922 32 997

SOLA AIRSHOW

Det ble i år feiret 100 års jubileum for norsk luftfart. Dette ble markert med flystevner over hele landet gjennom sommermånedene, og NHF var til stede da Sola Airshow ble arrangert tidlig i sommer.



Utstillingen hadde et vidt spekter med innslag av alt fra

sivile småfly og helikoptre, tyngre helikoptre samt militære jagerfly, kjøretøy og luftvernmateriell av alle slag. Redningstjenesten var

representert av 330 SKV med utstilling av sin gamle, men fortsatt operative Sea King som var åpen for publikum. Det er tydelig at kampen om å vinne leveransen av nye redningshelikoptre til den Norske stat begynner å dra seg til, og to av de største helikopterproducentene var representert på

stevnet. Sikorsky hadde en egen stand relatert til sin arvtager for den gamle "sjøkongen". Med sin arvtager, "SeaKing S-92" er det klart at kampen om å vinne tildelingen av leveransen drar seg til. Aircontactgruppen som representerer Sikorsky i Norge hadde invitert NHF til sin stand slik at vi





kunne få en nærmere introduksjon av prosjektet rundt "SeaKing S-92".

I forbindelse med utstillingen hadde CHC et av sine S-92 helikopter utstilt, og i sammenligning med EC225 som Sikorsky helt klart ser på som sin argeste konkurrent viste Arne Gytri stolt frem helikopteret og vektla den store og romslige kabinen som en av de største fordelene med S-92 som redningshelikopter. Et annet poeng som også betyr utrolig mye for opprustingen av redningstjenesten, vil være leveringstid og pålitelighet knyttet til dette. Her la ikke Aircontactgruppens administrerende direktør Ivar Eie skjul på at Sikorsky har potensial for en svært kort leveringstid etter kontraktsinngåelse. Han

viser til leveransen av Black Hawk helikoptre til det svenske forsvaret, der Sikorsky leverte 16 maskiner på et drøyt år.

Eurocopter var også representert gjennom sitt tette samarbeid med Heli-One. Eurocopter og Heli-One har sammen innledet samarbeidet NORDSAR, der Eurocopter vil levere en totalpakke til redningstjenesten med Heli-One som en norsk lokal samarbeidspartner for reparasjon, modifikasjon og vedlikehold. Eurocopters EC225 var på utstilling og det ble tydelig fokusert på at et valg av EC225 vil kunne være en komplett løsning der en får et helikopter optimalisert for norske forhold, men også med lokal forankring tilknyttet oppfølging og drift.

Heli-One sine representanter la ikke skjul på at dersom politikerne velger 225, vil dette være med på å styrke det helikoptertekniske miljøet på Sola, samarbeidet mellom forsvaret og sivile aktører og ikke minst være med på å styrke arbeidsplasser her på Sola.

EC225'en som til daglig er operert av CHC og fast stasjonert ute i Nordsjøen var var for anledningen utstilt i full SAR-konfigurasjon. Det var mulig for publikum å både sitte i cockpit, kabin, men også få en prøvetur i redningsheisen.





MF støtte til Redd Barna



Styret i Mekanikerforeningen i Heli-One har de siste årene satt av et lite gavebudsjett som blant annet går til å støtte ulike lag og organisasjoner. I 2011 ble det gitt støtte til Redd Barna sitt arbeid i Stavanger for barn som sitter på mottak i påvente av saksbehandling hos Utlendingsdepartementet.

Et synlig resultat av støtten kom tidligere i år da Redd Barna i samarbeid med ansatte i Heli-One fikk arrangert en "Helikopterdag" for barna.



Det gikk stort sett i omvisning på flyplassens brannstasjon med demonstrasjon av de nye råtøffe brannbilene, og besøk hos Heli-One med litt klatring og lek på ett av de parkerte Super Puma helikoptrene.



Tematur til EUROCOPTER

Styret arrangerer hvert år et internt samarbeidsmøte som legges til utlandet. Dette kombineres med et faglig innhold og med møter der NHF får mulighet til å treffe sentrale aktører knyttet til helikopterbransjen. I år gikk turen til Aix-en-Provence og besøk hos Eurocopter sitt hovedkvarter, i Marignane.

[TEKST THORBJØRN ERLAND]

Det var spesielt spennende å besøke Eurocopter med sin EC225 produksjonslinje, og lære mer om produksjonen nå som kampen om å bli den fremtidige leverandøren av redningshelikoptre går for fullt. Samtidig som NHF ankom Frankrike lanserte Eurocopter og Heli-One prosjekt NORDSAR. Dette vil etter alt å dømme bli mer en bare et samarbeid om leveranse, men også fremtidig modifikasjoner, vedlikehold og drift. Det er tydelig at Eurocopter vil posisjonere seg for å kunne tilby en totalpakke i samarbeid med lokale norske partnere, og dermed bidra til styrking av det flytekniske miljø tilknyttet drift av redningstjenesten.

Besøket hos Eurocopter begynte med møter der det ble gitt en grundig innføring i produsentens utvikling fra å eksperimentere med design og utvikling til å bli en sammenslutning av produsenter og avdelinger i flere land, og dekkende over hele verden. Ser man på totaliteten av alle helikoptertyper som Eurocopter har i sin portefølge, er det ingen tvil om at vi snakker om verdens største produsent og leverandør av lette, mellomtunge og tunge helikoptre.

For oss her hjemme kjenner vi aller best til helikoptrene som benyttes offshore og det var derfor lagt opp til en omfattende omvisning på produksjonslinjen til EC225. Men ettersom vi først var innom fabrikkene var det også et ønske om å ta en titt på NH90 produksjonen som gikk mer eller mindre parallelt med pumaproduksjonen.

I motsetning til andre produsenter som benytter en rekke underleverandører over hele verden til sin produksjon, kjøper Eurocopter et helt annet konsept. Det meste av alt fra små komponenter til hele skroget produseres av Eurocopter selv. Slik Eurocopter ser det, er det en stor fordel å kunne detaljstyre og ha full kontroll over hele produksjonen. Dette gir også en spesiell styrke og sikkerhet for

arbeidsplassene knyttet opp til Eurocopters produksjon.

Produksjonslinjen er delt inn i et dokksystem der maskinene får sin tildelte dokk og står der mer eller mindre fra skroget blir levert i dokken til helikoptret er bort i mot klart til test og leveranse. Det er dedikerte team av mekanikere, avionikere og platefolk til hver

Ser man på totaliteten av alle helikoptertyper som Eurocopter har i sin portefølge, er det ingen tvil om at vi snakker om verdens største produsent og leverandør av lette, mellomtunge og tunge helikoptre.

dokk som sammen bygger maskinene. Produksjonstiden fra skroget er levert i hangar til maskinen er klar for kunden i andre enden er ca 12 – 14 måneder. Kapasiteten på linjen er stor, men etterspørselen etter Super Puma og EC225 er for tiden enda større, og det må beregnes rundt tre års ventetid fra bestilling til ferdig levert helikopter hos kunde.

Eurocopter fokuserer på nytenking når det kommer til utrustingen av sine nye modeller. Ser vi på utviklingen fra de første Super Puma typene som L og L1 og frem til dagens EC 225, har det skjedd utrolig mye. Ser man vekk fra de skrogmessige forskjellene der komposittdelen av skroget er kommet inn,

bygger de nye typene stort sett på den samme ideen som de eldre modellene. Men ser vi på hva som puttes inn i skroget er utviklingen kommet enormt langt, kanskje lengst i verden. Ett av de beste eksemplene som Eurocopter trekker frem er utviklingen av sin nye autopilot. Det har tidligere vært normalt for helikopterprodusenter verden over å bruke autopiloter som typisk har vært utviklet med tanke på bruk i fly. Dette har gjort at pilotene aldri før har hatt denne som et skreddersydd hjelpemiddel. I Eurocopters modeller går hele stabiliseringen av helikoptret og alt av flight control signaler gjennom autopiloten, og de har derfor lagt utrolig mange resurser ned i å utvikle en autopilot designet spesielt for helikopter. Dette medfører en betydelig bedre hverdag for de som opererer helikoptret, og en betydelig bedring av sikkerhet og komfort.

Det har også blitt satset mye på vibrasjonsdemping i designet av EC225 kontra tidligere modeller. Ser man på statistikker som er skrevet ut, og hører man på piloter, så har dette gitt effekt. Maskinen har et svært lavt vibrasjonsnivå, og det morsomme er at vibrasjonsnivået reduseres ved økning i hastighet, og gjør dermed maskinen fantastisk i flygning med høy hastighet.

Fabrikkene til Eurocopter og produksjonen til NH Industries er i seg selv imponerende. Fasilitetene som ligger rundt Marignane, flyplassen til Marseille, og som danner hovedkontoret til Eurocopter fremstår nesten som en egen by. Det sysselsettes opp mot 10 000 mennesker her som deltar i produksjon av deler og komponenter, produksjon av et flertall av helikoptertyperne til Eurocopter, testing, men også i drift av teknisk og operativt treningssenter og ulike administrasjoner.

Turen til Marignane var svært lærerik og interessant, og NHF vil benytte muligheten til å takke Østnes AS, og da spesielt Cathrine Dekko for invitasjonen.

32.4
321.21
235.664
789.25
3256
124.3
454
147
168
855

EC 225



NESTE GENERASJONS REDNINGSHELIKOPTER

I kampen om å bli neste generasjons redningshelikopter for den norske redningstjenesten, seiler Eurocopter sin EC 225 opp som en av de tøffeste favorittene. NHF var tidligere i år på besøk i Marignane å tok en nærmere titt på produksjonen.



EC 225 som i dag opereres sivilt i Norge kjennes best igjen blant folk som transporthelikopter til og fra olje- og gassinstallasjonene opp langs Norskekysten. Men det de fleste på land ikke tenker så mye over er at det ute i Nordsjøen og Norskehavet står stasjonert en større helikopterflåte som danner den sivile redningstjenesten tilknyttet Norsk olje- og gassproduksjon. Dette er en flåte som stort sett består av EC 225 som står på beredskap 24/7 365 dager i året. Under de mest ekstreme forhold utfører de daglig rednings og transport oppdrag mellom installasjonene og land både i Norsk og Britisk sektor. I tillegg til dette yter reglemessig bistand til forsvarets nasjonale redningstjeneste i krevende oppdrag ute i havet. Det er derfor Eurocopter uten tvil kan skilte sin kandidat med at det er den eneste som er skikkelig utprøvd som SAR-maskin under de mest krevende forhold som et norsk redningshelikopter vil bli utsatt for.

EC 225 er et "state of the art" helikopter som inneholder alt av den nyeste teknologien tilgjengelig på markedet. Med sine to Turbomeca Makila 2A1 motorer, nyutviklede main gear box og sin fembladde de-ice rotor, gir dette det som trengs i tøffe oppdrag under svært krevende forhold der det er behov for tung last, høy hastighet og lang rekkevidde. I tillegg til sin rekkevidde på 5 timer og 38 minutt eller 452 nautiske mil møter helikopteret alle internasjonale krav inkludert kravet om 30 minutters flytid uten smøring til hovedgirboksen.

Rekkevidden for helikopteret kan utvides fra standard konfigurasjon ved å montere ytterligere to drivstofftanker på utsiden av helikopterets fremre del av skroget. Eurocopter arbeider også med design av en ny drivstoff-tank som kan monteres bakerst i kabinen for å øke rekkevidden for SAR-helikoptre ytterligere.

Helikopteret i standard konfigurasjon tar med seg en nyttelast på om lag 5,5 tonn og har en marsjhastighet på 142 kts eller 262 km/t. Maks hastighet er 175 kts eller 324 km/t. Normalt ved passasjertransport er det innredet for 19 passasjerer pluss en besetning på to, men som SAR helikopter er det mulighet for ulike konfigurasjoner i kabinen. Det mest vanlige er en besetning på opptil seks pluss 20 passasjerer eller en kombinasjon av liggende pasienter på bære og sittende.

Helikopteret er som tidligere nevnt utstyrt med det nyeste av teknologi. Vi snakker om infrarøde og varmesøkende kameraer som opereres fra kontrollpaneler hos besetningen i kabinen. Helikopteret har fullt ut integrert glasscockpit med avansert instrumentering, systemovervåking, radar- og navigasjonssystemer. I cockpit finner vi fire større skjermer der pilotene selv kan velge hvilken instrumentering de ønsker å ha synlig etter hvilken fase av oppdraget de til enhver tid befinner seg i. Det er også to skjermer i senter dedikert til systemovervåking og systeminformasjon.

Med primær instrumentering som har informasjon om maskinens motorytelse til en hver tid tilgjengelig er det lett for pilotene å holde seg på den sikre siden i forhold til maskinens ytelse og begrensninger. Dette er med på å gi høy sikkerhet under alle typer oppdrag.

Kabinen er noe mindre en for de andre helikopterne i samme klasse. Men har til fordel to store skyvedører midt på hvær side. Dette gir mulighet for rask og enkel inn og utlastning under alle forhold uavhengig av helikopterets posisjon. Helikopteret er utstyrt med både hydrauliske og elektriske redningsheiser med høy kapasitet. Det er ikke noe problem å heise

opp flere forulykkede sammen og dermed redusere den nødvendige tiden som går med til selve redningsoperasjonen. Heisen opereres av operatøren som sitter i døråpningen. Han har en liten joystick som han kontrollerer helikopterets posisjon over havaristen, og har mulighet til å posisjonere helikopteret svært nøyaktig over området der en skal utføre heisoppdraget.

Med helikopterets nyutviklede autopilot har piloten de beste forutsetninger for å utføre redningsoppdragene raskt og effektivt med høy sikkerhet. Maskinen har mulighet for autohover, som betyr at den holder nøyaktig posisjon over det området en ønsker å operere redningsheisen. I tillegg har den funksjoner som gjør det mulig å holde stabil høyde over en havarist til havs i store bølger og med varierende drifte/hastighet. Autopiloten er også designet med en avansert "fly away"-modus som gir pilotene en automatisk og sikker utflygning fra oppdraget dersom en motor skulle feile under en redningsoperasjon over en havarist. Alt dette er med på å gi økt sikkerhet til redningsoppdragene og dermed mulighet til å operere under de mest krevende forhold.

Om valget til slutt skulle falle på EC 225 er vanskelig å spå, men det er i hvertfall sikkert at dette er en av de mest komplette løsningene. Helikopteret har også flydd på seg mange timer både som SAR og offshore transporthelikopter under mange at de forhold som redningshelikopterne skal operere under. Det blir spennende og følge kampen videre og NHF ønsker Eurocopter med sin EC 225 lykke til videre i anbudsprosessen.



Solakonferansen 2012

Den 11. og 12. september var det igjen klart for årets Solakonferanse. Solakonferansen er en stiftelse som har som mål å bringe sammen de mennesker som best kan medvirke til å bedre sikkerhet, kvalitet og miljø innen luftfarten. NFO og NHF var som vanlig representert for følge siste utvikling i bransjen.

Tradisjon tro ble konferansen åpnet av ordføreren i Sola, deretter fulget et tett pakket program over to dager med foredrag og paneldebatt, samt naturligvis sosialt samvær på kvelden. Hovedtema i år var et høyst aktuelt og et ganske modig tema, et tema man stadig ser bli belyst: «klimatema eller luftfart?»

Først fikk vi et innblikk i globale klimaeffekter av luftfart. Det er ingen overraskelse at luftfart er en stor påkjenning for klimaet og dets utvikling. Vi får mer ekstremvær og høyere temperaturer på kloden som gir store utfordringer for generasjonene som kommer etter oss. Men klarer vi oss uten luftfart?

Lufthavndekningen er svært god i Norge, og luftfarten bidrar til å knytte landet sammen. Forvaltningen av landets ressurser og

den politiske målsettingen om bosetting i distriktene har vært førende for byggingen og vedlikeholdet av lufthavnet. Et godt eksempel på dette med bosetting er når man flyr nordover og ser ut på hver side av flyet. På høyre side av flyet (Sverige) er det mørkt, mens på venstre side av flyet (Norge) er det spreidd bosetning. Det er dokumentert at to av tre innbyggere har tilgang til en lufthavn innenfor en times reise. Dekningen er særlig god på Vestlandet og i Nord-Norge. Betydningen kan også illustreres ved at 99,5 prosent av befolkningen kan nå et dagsopphold i Oslo og være tilbake på hjemstedet samme dag.

Bransjen bidrar til 60 000-65 000 arbeidsplasser. Den samlede effekten av luftfarten tilsvarer 4 prosent av landets BNP. Andre eksempler på bransjens betydning er:

- 13 prosent av alle innenriks flyreiser

er knyttet til olje- og gasssektoren, og det foretas 550 000 helikopterreiser årlig til installasjonene på sokkelen.

- 30 prosent av alle innreisende turister kommer med fly, og denne transportformen øker mest. Flyturistenes forbruk i Norge er på om lag 14 milliarder kroner.
- Årlig foretas 400 000 pasientreiser med rutefly. Betydningen for helsesektoren er særlig stor i Nord-Norge.
- Luftfarten muliggjør landsomfattende kultur- og sportsaktiviteter.
- Bransjen tilbyr ledsagerhjelp til blant annet barn som reiser alene og for eldre og syke. Dette utgjør et viktig sosialt tilbud for familier i alle deler av landet og omfatter over 250 000 reiser årlig.
- Flyfrakt er avgjørende for næringslivet, helsesektoren m.m. Hoveddelen av fraktvolum og verdi er knyttet til

funksjoner som er avgjørende for samfunnet.

- En analyse av næringslivet i Stavanger dokumenterer flyets betydning for norsk næringslivs konkurransevne i en globalisert verden.
- En tilsvarende analyse i Finnmark viser at luftfarten har en meget stor betydning for næringsliv og bosetting.

Det er sterke drivkrefter som vil lede til fortsatt vekst i flytrafikken i Norge. Noen av de viktigste er:

- Langsiktig økonomisk vekst.
- Betydelig befolkningsøkning.
- Fortsatt desentralisert bosettings- og næringsstruktur.
- Forventet økning på flere hundre tusen personer med innvandrerbakgrunn.
- Globaliseringen av næringslivet.

Spørsmålet er nok ikke at vi må velge luftfart eller klima. På grunn av geografi og topografi, samt politiske vedtak om utbygging av distriktene, finnes det i realiteten ingen alternativer. Man kan bygge tog og veier mellom byer, og antakelig redusere behov for luftfart enkelte steder, men man står allikevel igjen med et betydelig behov for luftfart. Så utfordringen blir å finne løsninger som gjør at luftfarten kan dekke disse behovene samtidig som man tar hensyn til naturens bæreevne, såkalt bærekraftig luftfart.

Det er et overordnet mål at hele verdens utslipp skal og må reduseres i tiden som kommer. Dette gjelder ikke bare luftfart, men alle. De fleste land er med på dette og det blir koordinert på høyeste nivå i regi av FN. Det er satt et tak for når utslippene skal nå sitt maksimum og dette er før år 2020, deretter skal verdens utslipp reduseres. Utviklingen i internasjonal lufttrafikk vil bli kraftig de neste tiårene og man trenger derfor å rette fokus mot å gjøre dette bærekraftig. Man vil derfor unngå en økning i utslipp i samsvar med veksten i flytrafikk.

Det som kanskje skiller luftfarten ifra mange bransjer er at det her er mange krefter som virker i samme retning:

- Da utslipp er mer eller mindre det samme som kostnader for et flyselskap er det i dagens sterke konkurranse mellom flyprodusenter et stort ønske om å kunne tilby et produkt som er effektivt for kundene, da dette gir god økonomi og bedre konkurransekraft, som igjen er bra for miljøet. Bransjen har alltid vært preget av kontinuerlig utvikling og ser man tilbake er det gjort formidable utviklinger siden første jetfly kom på vingene. Ser vi fremover kan vi også forvente oss store utviklinger i neste generasjons fly og motor.

- Flyselskaper faser ut gamle fly og kjøper moderne fly for å øke konkurransekraften.
- Flyselskaper modifiserer eksisterende fly, samt gjør vedlikehold som gjør at forbruk/utslipp reduseres. Eksempelvis montering av winglets, oppgradering av motorer, nye stoler med lavere vekt, vask av motorer, vask av fly, karbon-bremser etc etc.
- Flyselskapene ønsker å redusere operative kostnader både på bakken og i lufta. Eksempelvis taxiing på én motor, direct routing, EFB, grønne landinger, GPU fremfor APU etc.
- Biodrivstoff er under utvikling og frontes bl.a. av store aktører som USAF og Richard Branson (Virgin Atlantic).

Et interessant spørsmål er, «hvor skitten er luftfarten egentlig?» Jeg tror det er mange myter og usannheter rundt dette og etter å ha sett tallene tror jeg nok at mange er overrasket. Globalt står luftfarten for ca 2 prosent av de samlede klimagassutslippene. Klimagassutslippet fra sivil innenriks luftfart i Norge er på omlag 940 000 tonn av totalt 54,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, det vil si omlag 1,7 prosent av de totale utslippene i Norge. Om lag ti prosent av dette er knyttet til helikoptertrafikken til og fra sokkelen. Norsk innenriks luftfart står for ca 1 promille av verdens utslipp. Det kan virke lite, men allikevel kan man ikke ignorere påvirkningen dette har på miljøet. Som tidligere nevnt er luftfarten en industri som faktisk kan og har egeninteresse av å gjøre noe med påvirkningene.

På dag to var Eivind Roald ifra SAS på podiet for å fortelle om «Økonomisk krisetid i luftfarten: Har flyselskapene råd til miljøinvesteringer?» Dette var en interessant forelesning og svaret er vel gitt allerede i dette referatet, nemlig at det er i økonomisk krisetid man snur hver sten for å være effektiv. Å være effektiv trenger nødvendigvis ikke å bety store investeringer, men ved å tenke smart og rasjonelt. SAS faser kontinuerlig ut MD80 og B737CL for å ha en flåte med dagens generasjon fly. De oppgraderer også motorene på B737NG-flåten, samt har 30stk A320NEO i bestilling som forventes levert rundt år 2017. SAS sitt mål er å kutte 20% av utslippene frem mot år 2015 og ser gjennom hele næringskjeden for å få til dette.

Tore Jenssen fra Norwegian hadde en forelesning om dems planer for å redusere utslipp. De faser kontinuerlig ut B737CL og har snart en enhetsflåte av nye B737NG. Noe som var interessant å se var at en fabrikkny B737NG har ca 13% lavere forbruk/utslipp enn de B737NG som ble levert ved lansering på slutten av 90-tallet. Dette er pga motorer, vekt og aerodynamikk. Som kjent har Norwegian

store bestillinger på Dreamliner, B737MAX og A320NEO og disse flyene vil redusere utslippene til Norwegian med opptil 30% sammenliknet med dagens fly.

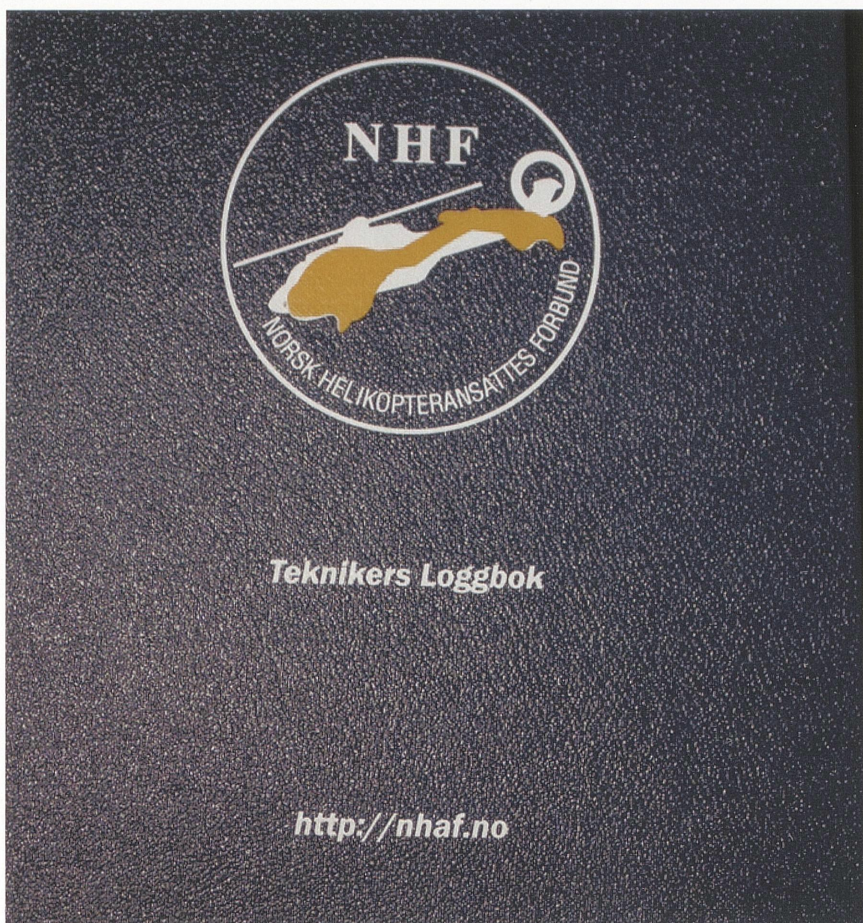
En ting som man kanskje ikke tenker på er at moderne fly også har langt lavere støy. Både B737MAX og A320NEO skal faktisk ha så mye som 75% lavere støy sammenliknet med dagens maskiner. Jeg synes vi skal være stolte av å jobbe i et land der aktørene i luftfarten tenker på miljøet og at de tør å ta investeringer som vil gjøre luftfarten langt på veg bærekraftig.

Nå er det dessverre ikke så enkelt som at ved å tilføre nye fly, ny teknologi og biodrivstoff, så er utslippsproblematikken løst. Det hjelper på lang veg, men det er fortsatt mye som må gjøres for å kunne kalle luftfarten bærekraftig. Svaret på hvordan dette skal gjøres finnes faktisk ikke enda.

Jeg vil tilslutt nevne noen interessante tall som ble forelagt under en presentasjon ifra ATAG (Air Transport Action Group) Dette er tall som sier noe om hva global luftfart faktisk er:

- 56.6 millioner arbeidsplasser på verdensbasis (Direkte og indirekte.)
- 26.717.000 flybevegelser på worldwide.
- 2.8 milliarder passasjerer.
- 271.000.000.000 liter jetfuel ble brukt av operatørene i 2011. Dette betalte de totalt USD 178 milliarder for.
- USD 2.2 trillioner direkte og indirekte effekt på global økonomi, dette er 3.5% av global BNP.
- Hvis luftfarten var et land ville det vært den 19. største økonomien.
- Det er ca 24000 fly i kommersiell drift. ^{3/4} av disse er jet, ^{1/4} er turboprop.
- 3846 flyplasser i verden med kommersiell drift (43982 flystriper rundt i verden inkludert militært og striper til GA).
- 34756 flyruter rundt i verden.
- 1568 flyselskaper.
- 5.1 trillioner setekm i 2011.
- Det ble hevdet at «aviation jobs» er 3,5 ganger mer produktiv enn andre jobber. Jeg vet ikke hva som ligger i dette begrepet, men jeg regner med at flyteknikere trekker opp.





Loggbok for arbeidspraksis

NHF har kjøpt inn loggbøker, som deles ut gratis til våre medlemmer. Loggboken er personlig og skal brukes for å logge arbeidspraksis, slik at man kan bevise hvilken praktisk erfaring man har ved utstedelse, utvidelse eller fornyelse av sertifikater.

Loggboken kan også brukes, for å dokumentere praksis i forhold til kravene til CRS autorisasjon innad i organisasjonen.

Slik logging av praksis er et myndighetskrav gjennom EASA Part-66. (AMC 66.A20(b)2 – Privileges). Dette betyr at Luftfartstilsynet kan kreve å få fremlagt slik dokumentasjon.

Mange selskaper har, eller skal få, systemer for å logge slik praksis for sine ansatte. Likevel er det slik at det til sist er hver enkelt, som har

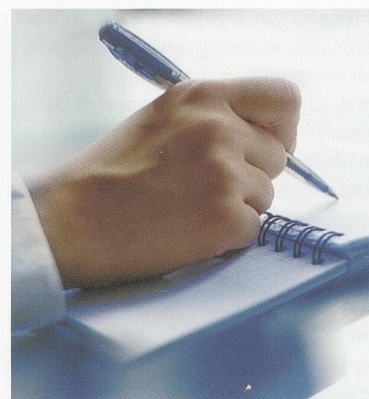
ansvar for sin egen logg. Ved eventuelle driftsforstyrrelser i selskapene, vil man også med egen logg, være sikker på at man har dokumentert praksis.

For å få en slik loggbok tilsendt, må NHF ha følgende opplysninger fra deg:

- Navn
- Telefonnummer
- Adresse
- E-postadresse (privat og jobb)
- Firma og lokalforening

For lærlinger er det utarbeidet en spesielt vedlegg, slik at basic training oppgaver kan logges.

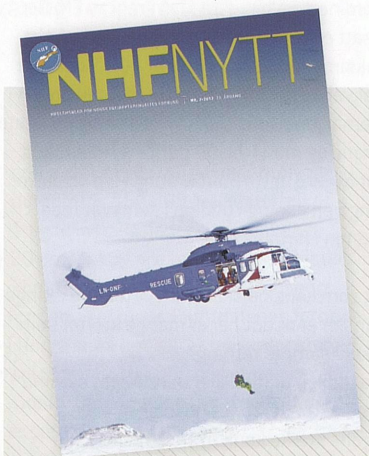
Ved bestilling, sendes overnevnte opplysninger til vår sekretær på følgende e-post: jillgunn@nhaf.no



Siste nytt fra teknisk komité

Teknisk komité 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. I NHF-Nytt skal vi fokusere på arbeidet og innsatsen fra komiteen, og ønsker med dette å ha faste sider i bladet dedikert informasjon fra teknisk komité. Disse sidene er også med på å tydeliggjøre dette viktige arbeidet.



NY UTFORMING AV NHF-NYTT

I samarbeid med kommunikasjonsbyrået Revolver & Co har vi utarbeidet og fornyet layout og design på bladet.



INFORMASJON OM GRENEN

«Airworthiness»

I EASA REGELVERKET

[TEKST TOMMY OLSEN]

Med bakgrunn i forrige blads artikkel om EASA's basisforordning, skal vi nå se nærmere på grenen «Airworthiness».

Denne grenen av lover og regler ligger under basisforordningen, og har sammen med initial airworthiness, med luftdyktighet å gjøre. For å avklare kort, hva som er forskjell på disse to gruppene, vil være at initial airworthiness tar for seg designkrav og spesifikasjoner som brukes ved design og utvikling av nye luftfartøy, mens continuing airworthiness tar for seg lover og regler som brukes for å holde luftdyktigheten ved like, på fartøy som er ferdig produsert, og i daglig drift.¹

Basic Regulation (EC) No 216/2008

Airworthiness
Initial Airworthiness
Continuing Airworthiness

For å se nærmere på hva disse gruppene inneholder, kan man nevne følgende regelverk:

- ✚ Initial Airworthiness består av Part-21 og Certification specifications.
- ✚ Continuing Airworthiness, finner vi igjen Part'er som 66, 145, 147 og Part-M.

- ✚ Part-21; inneholder regler for designorganisasjoner. Dette er organisasjoner som har godkjenning til å utføre design av hele, eller deler/komponenter og modifikasjoner til luftfartøy.
- ✚ Part-66 inneholder utdanningskrav for flyteknisk personell. I denne Part'en vil man finne krav til basic training, type-trening og hvilke privilegier denne utdanningen gir.
- ✚ Part-145; inneholder krav og regler for vedlikeholdsorganisasjoner. Dette dreier seg om forskjellige emner som godkjenning av vedlikeholdsorganisasjon, prosedyrer som vedlikeholdsorganisasjonen og deres ansatte må følge.
- ✚ Part-147; inneholder krav og regler for utdanningsorganisasjoner. Her finner man krav som spesifiserer gjennomføring av opplæring av både basic training og typetrening.
- ✚ Part-M; inneholder krav for godkjente flyselskaper, med tanke på kontinuerlig luftdyktighet, for luftfartøyene i flåten som selskapet opererer.

Alle disse regelverkene er såkalte «hard-rules», som er ufravikelige sett med regler. I praksis har man også AMC'er (Acceptable Means of Compliance), og GM (Guidance Material), i tillegg til «hard-rules». Disse kalles ofte for «soft-rules» fordi, de kun skisserer hvordan ting kan gjen-

nomføres i praksis, slik at man oppfyller minimumskravene som regelverket setter. På grunn av disse «soft-rules», vil man kunne se forskjellige variasjoner, over hvordan regelverket praktiseres og håndteres, i de forskjellige medlemslandene i EASA.

På samme måte som basisforordningen har continuing airworthiness-regelverket et eget regelverksnummer. Regelverket heter i utgangspunktet Commission regulation (EC) No 2042/2003, men oppdateringer har vært gjort siden denne versjonen ble utviklet. Siste store oppdatering er 1149/2011, og tar for seg de siste modifikasjonene av regelverket i denne gruppen.

Mer informasjon om «Continuing airworthiness» kan du finne på: <http://easa.europa.eu/regulations/continuing-airworthiness-regulations.php> og en konsolidert utgave av 2042/2003, kan du finne her; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2003R2042:20120801:EN:PDFhttp://easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>

Skulle det være noen spørsmål rundt dette regelverket, er det bare å ta kontakt med oss i NHF's styre, eller teknisk komité direkte på teknisk@nhf.no. Vi vil da prøve å kunne besvare spørsmålene, så raskt som mulig.



Events 2013

Her følger 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 events som vi deltar på vil bli publisert både i NHF-Nytt og på våre nettsider www.nhaf.no

Dersom du deltar på noe som er av interesse for andre fly og helikopterinteresserte, så oppfordrer vi deg til å sende inn noen bilder og gjerne en liten historie som vi kan dele med våre lesere. Dette kan gjøres på mail til styremedlem info, info@nhaf.no

22. – 24. Februar 2013

NHFs Representantskapsmøte, Tananger

NHF avholder Representantskapsmøte som er forbundets høyeste organ hvert år i løpet av februar. I år har styret for en forandring valgt å legge møtet i nær tilknytning til Stavangerregionen. Delegater fra alle lokalforeninger er hjertelig velkommen.

27. – 28. Februar 2013

Luftfartskonferansen, Bodø

Luftfartskonferansen arrangeres hvert år av Luftfartstilsynet og er blitt et av Nord-Europas største sivile luftfartsarrangementer. Over 300 deltakere fra inn- og utland får høre plenumsforedrag fra luftfartsekspertene og delta i workshops for å oppdatere seg på det siste innen sine respektive fagområder.

5. – 8. Mars 2013

Heli Expo, Las Vegas, Nevada - USA

Heli Expo er verdens største helikoptermesse. Her møtes alt som kan krype å gå innen for vår bransje. Alt fra operatører, produsenter, underleverandører, vedlikeholdsorganisasjoner, treningscentre, fagforeninger og alt en kan tenke seg som har en eller annen relasjon til helikopter. Det etterstrebes selvfølgelig å få satt opp møter med aktuelle bedrifter og produsenter.

8. – 10. April 2013

Flyoperativt Forum, Oslo, Gardermoen

29. – 30. Mai 2013

Beredskapskonferansen, Stavanger Forum

17. – 23. Juni 2013

Paris Air Show "Le Bourget", Paris - Frankrike

Dette er årets event blant flystevnene. Europas og et av verdens største flystevner som tiltrekker seg en rekke aktuelle produsenter, bedrifter og leverandører. Et mekka for lansering av nyheter innen luftfart.

KURSKALENDER 2013

For NHF er det viktig at våre tillitsvalgte i forbundet og i lokalforeningene blir kurset for den oppgaven de er valgt til å utføre. Derfor har vi satt opp følgende kurs for kommende vår og høst. Nytt for de fleste er at vi nå kjører kurspåmeldingen via våre nettsider noe som gjør det både enkelt for deg som medlem å melde deg på, men også for oss som arbeider med å få til et mest mulig komplett tilbud.

På nettsidene www.nhaf.no finner du alltid siste referater fra de siste kursene. Detaljert informasjon om fremtidige kurs, og enkel online kurspåmelding.

Har du spørsmål, eller innspill til årets kursprogram er det bare å ta kontakt med styremedlem utdanning på mail: utdanning@nhaf.no

29. Januar 2013

Part 66

En dags Part-66 workshop med gjennomgang av nytt Part-66 regelverk, med Tom Lauritzen fra Luftfartstilsynet. Lærlinger ønskes spesielt velkommen.

NB: Ved stor pågang blir det opprettet venteliste, og vi vil se på mulighet for å sette opp en ekstra workshop.

18. – 19. Mars 2013

Kurs i Arbeidsrett

Nærmere informasjon vil bli gitt på nettsidene

12. – 13. September 2013

Kurs i Konfliktbehandling

Nærmere informasjon vil bli gitt på nettsidene

23. – 24. November 2013

Kurs i Endrings- og omstillingsprosesser

Nærmere informasjon vil bli gitt på nettsidene





**BRISTOW NORWAY
TEKNIKERFORENING**

Leder:

Tom Indahl
Tom.indahl@bristowgroup.com
Mob: 901 51 813

Nestleder:

Kim Söderberg
kim.soderberg@bristowgroup.com
Mob: 957 07 725

Sekretær:

Laila Veronica Østbo
laila.ostbo@bristowgroup.com
Mob: 930 70 850

Kasserer:

Steven E. Cox
steven.cox@bristowgroup.com
Mob: 410 86 176

1. Vara:

Knut Ottosen

2. Vara:

Arve Vikingstad

CAE

Leder:

Harald Sekkelsten
harald.sekkelsten@cae.com
Mob: 924 58 767

LUFFTRANSPORT REDNINGSMENN

Leder:

Tor Helge Edorsen
tor.edorsen@lufftransport.no

**LUFFTRANSPORT
TEKNIKERFORENING**

Leder:

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

Nestleder:

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

Sekretær:

Marius Arntzen
marius.arntzen@lufftransport.no

Kasserer:

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

Styremedlem:

Ida M. Johansen
ida.marie.johansen@lufftransport.no

**MEKANIKERFORENINGEN, CHC
HELIKOPTER SERVICE**

Leder:

Håvard Dale

hdale@chc.ca &
havard.dale@yaknorway.com
Mob: 952 50 103
Arbeid: 55 98 31 24

Nestleder:

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

Kasserer/Styremedlem Bergen:

Audun Dahle
Audun.Dahle@chc.ca
Arbeid: 55 98 31 24

Sekretær/Styremedlem Solo:

Tore Loe
tloe@chc.ca &
tloe@lyse.net
Mob: 480 25 092
Arbeid: 51 94 18 12



Styremedlem
Floro-Kr.Sund-Br.Sund

Arild Vorkinn
Arild.Vorkinn@chc.ca
Mob: 911 84 188
Arbeid: 71 56 51 08

Styremedlem
Reisende Onshore/Offshore:
Kolbjørn Stølen
Kolbjorn.Stolen@chc.ca
Kos.ing@c2i.net
Tel: 71 56 51 08

Varamann Bergen:
Håvard Dale gikk inn som leder, nytt varamedlem velges ved neste valg

Varamann Sola:
Gunnar A Vildalen

MEKANIKERFORENINGEN HELI-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 Døscher Dorholt
sissel.dorholt@heli-one.ca &
Mob: 992 62 012

1. Varamann:

Kjell Strand Hovland

2. Varamann:

Fredrik Moss von Hirsch

NLA TEKNIKERFORENING

Leder:
Freddy Johnsen
freddy.johnsen@norskluftambulanse.no
Mob: 976 76 150

Vara tillitsvalgt:
Sigmund Slåttum

NLA REDNINGSMENN

Leder:
Henrik Johnsen
henrik.johnsen@norskluftambulanse.no
Mob: 958 80 319

Nestleder:

Åge Kirkestuen
age.kirkestuen@norskluftambulanse.no
Mob: 913 57 044

TAF BRISTOW NORWAY

Kontaktperson ønskes!

TAF HELI-ONE

Leder:
Edvin Holstad
seven@lyse.net
Mob: 975 25 458
Arbeid: 51 94 13 78

Nestleder:

Vidar Giljebrekke
vidar.giljebrekke@heli-one.ca
Arbeid: 51 94 18 73

Sekretær:

Jane-Kate Gjesdal
Jane-kate.gjesdal@heli-one.ca
Mob: 415 20 911
Arbeid: 51 94 18 22

Kasserer:

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

Styremedlem:

Susanne L. Stokvik
Susanne.lindholm@heli-one.ca
Arbeid: 51 94 14 08

1. Vara:

Velges ved neste årsmøte

2. Vara

Kristine Mykkeltvedt

TAF LUFFTRANSPORT (LT-TAF)

Leder:

Henning Lyngmo
henning.lyngmo@lttech.no
Mob: 909 52 893

Nestleder/sekretær:

Nils Fredrik Ottosson
fredrik.ottosson@lufttransport.no
Tel: 77 21 16 69

Kasserer:

Åge Bjerkmø
age.bjerkmo@lufttransport.no
Mob: 907 60 075
Tel: 77 21 16 70

Vara:

Ernst M. Pedersen
ernst@lufttransport.no
Tel: 77 60 83 45

Etter at spaltene med oversikt over lokalforeningene kom inn som fast innslag i bladet har vi fått mange positive tilbakemeldinger.

Dette er svært nyttig informasjon både for tillitsvalgte i sine daglige arbeidsoppgaver. Men også for medlemmene.

NHF kommer derfor med en sterk oppfordring til alle lokalforeninger om å melde inn endringer fortløpende for å holde listen mest mulig komplett.

NASJONALBIBLIOTEKET AVD. RANA
PLIKTAVLEVERING
8607 MO I RANA

Depotbiblioteket



h13008718

31 2012 Årg. 23 Nr. 2
NHF-nytt (Stavanger
Lufthavn)

Norsk Helsepersonellforbundet
Postboks 522
4055 Stavanger Lufthavn

Ønsker du å annonserer i **NHFNYTT**?

Ta kontakt med redaktør Thorbjørn Erland for prisoversikt.
info@nhf.no eller tlf. 456 07 595