



NHF nytt

NR. 1-2012. 23. ÅRGANG

Medlemsblad for Norsk Helikopteransattes Forbund



- Side 2 Styret i NHF
- Side 4 Lederen
- Side 5 Redaktøren
- Side 6 NHFs Representantskapsmøte 2012
- Side 10 Heli Expo 2012, Dallas Texas
- Side 15 På besøk hos Sikorsky
- Side 16 Fremtidens redningshelikopter, er svaret S92?
- Side 18 Følg forbundet på nettet
- Side 20 ECH Torp
- Side 22 En pilot blir født
- Side 24 Referat Luftfartskonferansen 2012, En luftfart i endring
- Side 30 Flyfagkonferansen 2011
- Side 32 Fagnemda for flytekniske fag, Vi smiler alltid ;)
- Side 33 Med hodet rettet mot fremtiden
- Side 35 Forstå tallene
- Side 36 Enighet bringer oss sammen, uenighet bringer oss fremover
- Side 38 Siste nytt fra teknisk komité
- Side 40 Events & happenings
- Side 41 Kursplan 2012
- Side 42 Lokalforeningene

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

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



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

Henning Ramsey,
CHC MF HS
okonomi@nhaf.no,
Mob: 930 29 152



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)

Bjørn Aksland, BNTF
vara4@nhaf.no



"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



Sikorsky S-92

DEN NYE GENERASJONEN REDNINGSHELIKOPTER

S-92, som nå er pre-kvalifisert i konkurransen om å bli Norges nye redningshelikopter, benyttes allerede i de nasjonale redningstjenestene i Storbritannia og Irland. Dens store kabin med full ståhøyde antas å utgjøre et av kriteriene for disse avgjørelsene. Med ca. 30 slike helikoptre i drift på norsk sokkel, har S-92 dokumentert en imponerende driftspålitelighet. Den omfattende lokale infrastrukturen knyttet til denne eksisterende flåten representerer et stort synergipotensial for redningstjenesten innenfor viktige driftsområder som vedlikehold, logistikk, trening, m.v.

Det leveringsklare Sikorsky S-92 er en god kandidat også for den norske redningstjenesten - en moderne arvtaker til Sikorsky Westland Sea King.

Aircontactgruppen

REPRESENTANT FOR SIKORSKY AIRCRAFT CORPORATION

WWW.ACG.NO



Leder Øyvind Strøm

Det er trist lesning å se at Pratt & Whitney's motorverksted på Sola legges ned. To hundre arbeidsplasser forsvinner. De siste i en lang rekke arbeidsplasser i Norsk Luftfart, som flyttes ut av landet. Og flere jobber står i fare. Det vurderes og planlegges flytting av arbeidsplasser hos flere andre også. Heli-One ønsker å flytte mye av det tunge vedlikeholdet til Polen. Oppstart av base og ansettelse av folk er alt i gang. I første omgang er målet å vedlikeholde alle selskapets puma helikoptre i Polen.

Det er et problem for Norge, vi mister kompetanse i luftfarten, et sterkt og viktig fagmiljø bygges ned og vil forsvinne. Det får konsekvenser også for andre. Det rammer underleverandører i alle bransjer. Det vil også ramme utdanningen til bransjen, når stadig flere læreplasser forsvinner.

Det er ikke slik at arbeidsplassene forsvinner, de bare flyttes til land med lavere kostnader. Det er stadig flere fly og helikoptre i lufta, og antallet vil fortsette å øke. Men arbeidsplassene i Norge flyttes ut. Det er økonomien som styrer. Der finnes ingen selskaper som tjener nok. Alle ønsker å tjene mer, uavhengig av hvor

Lederen

godt det går. Og når økonomene tror de kan tjene mer på å flytte arbeid ut av landet, da blir det slik.

De eneste som kan bremse utviklingen er kundene. Noen kunder krever vedlikehold utført i Norge, noen krever trening og utdanning i Norge. Det er viktig for bransjen og kompetansen i landet at noen fortsatt tenker slik. Det er ikke sunt å bygge ned et tungt fagmiljø for kortsiktig økonomisk gevinst.

Her har også politikerne en jobb å gjøre. Norge skal kjøpe nye redningshelikoptre, med vedlikehold. Og kostnadene på vedlikeholdet Norge kjøper her er mye større enn prisen på selve helikoptrene. En kan velge å kjøpe en pakke der mest mulig av vedlikeholdet av maskiner og komponenter gjøres i Norge, eller en kan kjøpe en pakke der alt vedlikehold gjøres i utlandet. Det vil bidra til ytterligere nedbygging av kompetanse i Norge. Vi får håpe de evner å gjøre et riktig valg.

Øyvind Strøm,
Leder, NHF

Redaktøren

Da er et nytt år allerede godt i gang og vinteren går mot slutten! Og hva passer vel bedre en et nytt nummer av medlemsbladet.

Forbundet har vært gjennom et travelt år, og går nye og kanskje enda mer travle tider i møte. I år skal vi gjennom sentralt hovedoppgjør, samt at det for enkelte lokalforeninger vil dra seg til både med lokale oppgjør, pensjon, organisasjonsmessige endringer osv. Da er det alltid stort behov for kommunikasjon.

Medlemsbladet vil også i år komme ut i to utgaver hvor på neste nummer kommer en gang ut på høsten med alt nytt fra de aktivitetene vi deltar på utover våren, sommeren og høsten. I tillegg har vi i vinter lansert våre nye hjemmesider og pusset opp forbundets ansikt utad. Hjemmesidene oppdateres kontinuerlig med relevante nyheter for vår bransje samt medlemsinformasjon.

Vi har en ny online kurspåmelding som gir alle medlemmer full oversikt over forbundets kurstilbud, og der det er enkelt for alle som ønsker kurs å melde seg på.

Forbundet er på Facebook! Når hjemmesidene oppdateres legges det også inn en melding på forbundets vegg på facebook. Er du



Redaktør, Thorbjørn Erland

på facebook kan du lett holde deg oppdatert på forbundets aktiviteter. Gå inn å klikk på "like" å bli medlem på våre facebook sider!

Den nye nettsiden gir også mulighet for "newsletter". Dette vil vi jobbe videre med i løpet av året for å se om medlemmer kan melde seg på en masseutsendelse av nyheter ved oppdatering av hjemmesidene.

På årets Representantskapsmøte var styremedlem info på valg og jeg vil benytte anledningen til å takke for tilliten og ser frem mot to nye og spennende år i rollen. Det er en spennende og veldig motiverende jobb, men også til tider krevende. Da er det godt å ha mange medlemmer rundt seg som hjelper med stoff til både blad og hjemmesidene. Takker derfor for alle bidragene som har kommet inn i forbindelse med denne utgaven av NHF-Nytt.

En spesiell takk til Elisabeth, Laila, Styret og Teknisk Komité

Thorbjørn Erland, Styremedlem Info NHF

NHFs Representantskapsmøte 2012

3.-5. februar avholdt forbundet sitt årlige representantskapsmøte. I år som i fjor på Sørlandet Hotel i Kristiansand. Delegater fra alle lokalforeninger var invitert til å delta og det var en samlet gjeng som møtte opp for å legge forbundets føringer for fremtiden. Det skulle utvikle seg å bli et møte preget av tett samhold og samarbeid på tvers av lokalforeningene noe som ble vist alle rede på tog turen til Kristiansand av lokalforeningene i Heli-One.

Oppstart med faglig innhold

Tradisjonen tro startet programmet på fredag etter lunch med aktuelle forelesninger for så å gå over i gruppearbeid i forbindelse med utarbeidelse av nytt prinsipp og handlingsprogram.

Til det faglige innholdet og som foreleser hadde NHF i år invitert Stein Stugu fra De Facto, kunnskapscenter for fagorganiserte, til å holde forelesning om hvordan det er å drive fagforeningsarbeid i norske bedrifter med internasjonale eiere. Noe som har blitt mer og mer aktuelt i norsk helikopterindustri de siste ti år.



Stein Stugu fra De Facto holder foredrag om problematikken rundt internasjonalt eierskap i Norske bedrifter.

Forbundet har over det siste halvannet år knyttet nær kontakt med Stugu gjennom pensjonsgruppene i de lokale foreningene. Stugu ble hentet inn av lokalforeningene i CHC og Heli-One på et tidlig stadium for å bistå i pensjonsforhandlinger, samt å hjelpe med et kunnskapsløft blant de tillitsvalgte. Stugu har mange års erfaring med fagforeningsarbeid fra mange ulike bedrifter i Norge, og har spesialisert seg på så som pensjon. Han regnes nå som en av Norges fremste eksperter på området.

Norske bedrifter med internasjonale eierstrukturer.

Stugu holdt en svært interessant forelesning om eierskaps-strukturer som kan gjenkjennes i flere Norske bedrifter som har blitt kjøpt opp av internasjonale eiere, og hvilke utfordringer de tillitsvalgte i disse bedriftene møter.

Norge er et land med høy kost. Det er noe som vi ikke kan komme unna uansett hvordan vi snur og vender på det. Fordelen er allikevel at vi har svært høy teknologisk og faglig kompetanse i vår arbeidsstokk. Kulturen og måten vi er organisert på gjør oss effektive, og at det er liten avstand mellom arbeidere og ledelse har gjort våre bedrifter konkurransedyktige også mot konkur-

renter i lavkostland. Dette er bare noen av grunnene til at flere og flere store internasjonale konsern ser mot Norge og Norden når de skal gjøre investeringer. I Helikopterbransjen og på NHFs område kan vi vise til oppkjøpene av Helikopter Service og Norsk Helikopter.

Problemene som vi i fagbevegelsen får med dette er at eierne som tar over bedriftene ikke er kjent med den norske organisasjonskulturen og hvordan arbeidslivet er bygd opp her hjemme. Man kan vel trygt si med utviklingen i Helikopter Service fra oppkjøpet og frem til i dag minner mer og mer om kampen eierne kjemper for å få anerkjennelse for amerikanske ledelsesmodeller, top-down politikk over for foreningene og de ansatte. Dette gjør det vanskelig for tillitsvalgte som har vanskeligheter med å komme i interaksjon med prosesser som eierne styrer. Det er derfor viktig at tillitsvalgte har god kjennskap til hovedavtalene og lovverket.

Lover og regler

Uansett hvem som eier og driver et firma er det allikevel et prinsipp som rå. I Norge følges norsk lov og norske avtaler! Det er vår oppgave som tillitsvalgte å følge opp og påpeke et hvert brudd som oppstår. Ref hovedavtalen har vi plikt til å kreve møter når vi ser at bedriftene handler i strid med gjeldende lov og avtaleverk. Ett kjent problem er at ansvaret for viktige avgjørelser blir flyttet fra lokal ledelse og oppover til konsernledelsen som sitter i et annet land. Dette kan skade effektiviteten til selskapet drastisk. Før når arbeiderne var oppmerksom på problemer og fant løsninger, var det ikke noe problem å få aksept for å gjøre endringer. Nå når avgjørelsene skal tas på høyt nivå i et stort konsern, forsvinner eierskapet ledelsen føler for den lokale produksjonen. Forslag til effektivisering og endringsprosesser forsvinner ut i intet på vi oppover i organisasjonene. Og i verste fall svekker konkurransevnen og økonomien i selskapet.

Resultatet blir da at konsernledelsen ser en negativ utvikling. Konsekvensen blir innføring av sentralstyrte omorganiseringsprosesser og kosteffektivisering som tres ned over hodet på de lokale bedriftene. De tillitsvalgte blir satt på sidelinjen fordi avgjørelser tas sentralt og ikke av lokal ledelse. Forslagene og de gode løsningene som ligger i arbeidsstokken ble ikke hørt, og nå prøver ledelsen desperat å rette på problemet. Det blir kjørt prosesser som ender med missnøye og at medarbeidere ser seg rundt etter andre steder og andre muligheter.

Familiebedrift med engasjement eller private equity?

Utviklingen skildret over er typisk for selskaper eid av private equity selskaper. Stugu brukte store deler av presentasjonen til å forklare hva som ligger i uttrykket private equity og hva det betyr for eierskapet og utviklingen. Helikopter Service ble i sin tid kjøpt opp av CHC Canadian Helicopter Corporation. Den gangen var dette mer å regne som en familiebedrift enn det vi i dag ser i eierskapet. Det var personer med en sterk forankring innenfor helikopterindustrien som eide selskapene. Når dette etter hvert utviklet seg og selskapene ble børsnotert ble det også attraktivt for oppkjøp fra eiere med andre interesser enn å drive helikopterselskap. CHC ble siden kjøpt opp av First Reserve Corp. Ett større private

equity selskap med amerikansk forankring. Denne eieren kom kun inn med en ting for øyet, det samme som alle andre selskap innenfor private equity. De kjøper opp bedrifter som er børsnotert, tar de av børs, spytter inn en del kapital for å heve verdien på selskapet for så å tjene penger på et fremtidig salg.

Selskapene har ikke til hensikt å drive over lengre tid med langsiktige mål, tvert i mot. Det er en rask inn og ut igjen. Selskapene opplever ofte at deler driften blir splittet og solgt i små deler, eller enorme organisasjonsmessige omveltninger for å gjøre selskapet mer strømlinjeformet og effektivt. Fokuset på head count er sentralt for å få mest mulig ut av minst mulig. Faren her kan være at selskapene opplever en "brain Drain" der kompetansen til de som er i selskapet forsvinner fordi ansatte ikke erstattes.

Inngrep med prosessene.

Det er viktig at tillitsvalgte er oppmerksom på endringene som kommer. Følger nøye opp hva bedriften og konsernet foretar seg for å kunne komme så tidlig som mulig inn i prosesser. Dette kan være vanskelig når eierne sitter i andre verdensdeler. Det må etableres tette relasjoner mellom alle lokale foreninger og forbund. Konsernutvalg som for eksempel EWC (European Works Council) må opprettes. De tillitsvalgte må arbeide tett sammen med de ansattes representanter i styrene. Det er viktig å kreve drøftinger for å komme i inngrep med lokal ledelse, men også presse på over for konsernledelsen at norske avtaler om drøftingsplikt skal overholdes.

I foredraget viste Stugu til flere prosesser der internasjonale eiere har kommet inn og omorganisert Norske bedrifter. Dette var så som da Carlsberg kom inn i den norske bryggeribransjen gjennom oppkjøp av Ringnes. Det er tydelig at vi som tillitsvalgte har en viktig rolle, men at denne ikke er en selvfølge. Vår rolle og vårt bidrag vil alltid være en kamp, men samtidig den viktigste oppgaven vi har i våre verv.

Prinsipp og handlingsprogrammet

Ut over ettermiddagen ble delegatene delt inn i arbeidsgrupper. Oppgaven var å gå gjennom prinsipp og handlingsprogrammet til forbundet. Til å begynne med gikk styret gjennom programmet punkt for punkt og svarte delegatene med hvordan styret har

oppfylt sine plikter gjennom året som gikk. Konklusjonen var at styret gjennom det siste året har gjort en god jobb og at de har tatt tak i tilbakemeldinger gitt fra lokalforeningene.

Delegatene satte seg så ned og utarbeidet et nytt handlingsprogram. En del endringer ble det. Og når sant skal sies, så er det her makten ligger. Å få inn vedtektsendringer kan være så som så, men vil en forening ha innflytelse på forbundet så er det her jobben må gjøres. Prinsipp og handlingsprogrammet er nøkkelen til forbundets videre arbeid, å få inn endringer her kan gjøre underverker.

Det nye handlingsprogrammet bærer preg av at forbundet blant annet går en tøff tid i møte. Det er store endringer på gang i CHC og Heli-One. Dette gjør at det i fremtiden settes fokus på å jobbe videre med det gode samarbeidet som er mellom foreningene internt på bedriftene. Men også utvikle dette på tvers av bedriftene. Forbundet skal komme ut til medlemmene i større grad. Det er åpnet for medlemsmøter der hele forbundet samles. Forbundet skal det neste året ut å selge seg og sin rolle blant medlemmene. Målet er å få bygd opp en holdning blant medlemmene om at foreningene er der hele tiden, ikke bare når uhellet er ute.

Videre skal det arbeides aktivt for å innlemme nye klubber i forbundet. Her har NHF gjort fremstøt mot CAE og fått etablert en ny lokalforening. Det har også vært kontakt mellom forbundet og andre store aktører i norsk helikopterbransje. Utfallet av dette får vi se etter hvert som tiden skrider frem.

Det ble en lang fredag med mye viktig innhold. Da gruppelederne hadde utarbeidet forslag til nytt handlingsprogram samlet alle seg for en koselig avslutning av dagen med felles middag.

Regnskap, vedtektsendringer og valg.

Lørdagen kom og det var tid for den mer offisielle delen av representantskapsmøtet. Forbundets leder Øyvind Strøm åpnet med å ønske alle delegater velkommen til møtet og tok navneopprop. Jostein Voll fra mekanikerforeningen i CHC ble valgt til ordstyrer i år som i fjor. Det er vel mer en tradisjon enn én gjentagelse. Revisor gikk gjennom regnskapet som viste at styret har gjort

Engasjerte deltagere fra alle forbundets lokalforeninger deltok på årets rep.møte





Styret gir rep.møtet grundig redgjørelse for året som har gått og de aktiviteter der forbundet har deltatt.

jobben sin innen for de budsjetter som var satt opp. Tilbakemeldingen fra revisor var at Jill Gunn og Styremedlem Økonomi med sin vara har gjort en god jobb i året som gikk. Regnskapet var ført etter beste bokholderi skikk og etter gjeldene norske regler og retningslinjer.

Videre ble det gått gjennom en rekke vedtektsendringer. Dette bar preg at et grundig forarbeide fra lokalforeningene som hadde gått gjennom vedtektene med det mål for øyet å ta en grundig revisjon. Fra tid til annen kan de være greit å ta en grundig gjennomgang og revisjon. Forbundet utvikler seg i takt med tiden, men gjør vedtektene det? Men nå er det på g,

Nytt styre

Flere av posisjonene i styret var på valg og følgende styre ble satt for neste periode

Leder	Øyvind Strøm, BNTF	1 år
Nestleder	Fredrik Moss von Hirsch, MF Heli-One	2 år
Sekretær	Rolf Bergstøm, BNTF	1 år
Styremedlem Økonomi	Henning Ramsey, MF HS	2 år
Styremedlem Info	Thorbjørn Erland, MF Heli-One	2 år
Styremedlem Lover og Best.	Tommy Olsen, MF HS	1 år
Styremedlem Utdanning	Finn Thommassen, BNTF	1 år
Vara 1		
Vara 2 primær info	Harald Prestvik, LTF	1 år
Vara 3		
Vara 4		

I år var det mest spenning knyttet opp til valg av nestlederposisjonen. Her var det kommet inn forslag fra lokalforeninger samt at Edvin Holstad hadde takket ja til gjenvalg. Men veldig overraskende, man kan vel si som lyn fra klar himmel, åpnet Edvin årets valg med å trekke sitt kandidatur. Edvin reiste seg og

holt et innlegg der han ga uttrykk for at han ville gi sin plass i styret videre til nye, motiverte og fremadstormende tillitsvalgte som kan komme inn som et friskt pust i arbeidsutvalget. Dette var en avgjørelse basert på nøye overveielser av hva fremtiden som lokalforeningsleder vil frembringe. Edvin stakk heller ikke sannheten om at nestlederposisjonen innehar et veldig ansvar og arbeidspress under en stol, og at hans avgjørelser også var gjort med nøye overveielser med sine nærmeste.

Det var en samlet gruppe av delegater som satt med klumpen i halsen og takket Edvin for mange fine år i forbundet, og takket for den innsatsen han har lagt ned i sitt arbeid.

Møtet ble avsluttet med gjennomgang og justering av neste års budsjett. Det ble et budsjett med preg av høyt behov for fortsatt kursing av tillitsvalgte, men også bruk av eksterne konsulenter og advokater. Det var et tydelig representantskapsmøte som ga inntrykk av at det er urolige tider i enkelte av medlemsbedriftene og at dette vil kreve mye av forbundet fremover.

Festmiddagen

Lørdagen av ble avsluttet med den tradisjonelle festmiddagen. Det ble servert nydelig mat, og som vanlig ble det nokk både av det å tygge på og drikke i glassene. Til og med nokk dessert til Styremedlem Info ble det også. Det var en fantastisk god gjeng som ble sittende med "pekka og toivonen" vitser ut over kvelden. Et samlet forbund skal ikke bare være seriøse møter og forhandlinger, men også det sosiale. Og det.... Det er vi gode på!

Styret i NHF vil med dette takke alle lokalforeningene og delegatene for et vel gjennomført representantskapsmøte i år også, og ønske alle lykke til med sine verv i året som kommer.

Styrken er samholdet,
For NHF, Thorbjørn Erland
Styremedlem Info



1



2



4

Representantskapsmøtet skal også være sosialt. Bildene viser en glad gjeng som trives når de møtes på tvers av bedriftene og foreningene. Middagen bar preg av festtaler fra Lederen, men også avskjedstaler fra de som forlater styret og velkomst til de som kom inn.



3



5



6

1 NHFs leder, Øyvind Strøm 2 Marit S. Vollan og Laila Veronika Østbø. 3 Edvin Holstad takker for sin tid som nestleder i NHF 4 Leder vs leder. Leder for teknisk komite, Tommy Olsen i diskusjoner med forbundsleder Øyvind Strøm. 5 Lederens festtale under middagen, Øyvind Strøm og sekretær Rolf Bergstrøm. 6 Teknisk komite, f.v. Eivind Elvatun, Alf Terje Skjæveland, Jostein Voll og leder Tommy Olsen.



Heli Expo 2012, Dallas Texas

Verdens største messe for helikopterindustri HAI Heli Expo arrangeres årlig i USA og i år var gikk turen til Dallas, Texas. Her samles alt av helikopterprodusenter, leverandører, vedlikeholdsselskaper, operatører og mange, mange andre. NHF var selvfølgelig tilstede for å sjekke ut siste nytt fra bransjen.

Heli Expo er et fantastisk møtested, og med litt forarbeid kan man komme tett innpå produsentene å få innblikk i hva som er i vente for fremtiden. NHF hadde på forhånd avtalt møter med flere aktører, deriblant Sikorsky ved Aircontactgruppen og Eurocopter ved Østnes. Med på reisen hadde forbundet også følge av lokalforeningene i Heli-One som hadde avtalt møter med toppledelsen i Heli-One konsernet.

LANSERINGEN AV BELL 525 "RELENTLESS"



Bell 525 Relentless

Messen er et mekka for presentasjon av nyheter fra produsenter og leverandører av materiell til helikopterindustrien. I år var det Bell Helicopters som hadde den antatt største nyheten å presentere. I forkant hadde de kjørt en enorm PR-kampanje for å bygge opp stemningen til lanseringen av sitt nyeste design, Bell 525 "Relentless". Helikopteret har aldri før vært vist og Heli Expo 2012 skulle bli arenaen for helikopterets debut.

På messen stilte Bell med en mockup av helikopteret som var konfigurert slik det etter planen vil fremstå i offshore tilbringer konfigurasjon, med kapasitet for inntil 16 passasjerer. Helikopteret er fortsatt på utviklingsstadiet, men forventes klart til første prøveflygninger i løpet av 2014. Helikopteret vil bli levert med GE CT7-2F1 motorer, og vil kunne bli levert med konfigurasjon passende til både tilbringer og shuttle tjenester samt SAR og VIP oppdrag.

NHF var så heldige å få et lite uformelt møte med en av representantene fra Bell som ga oss en runde på helikopteret. Vi ser at designet er noe annerledes en de tradisjonelle helikoptrene vi opererer i Nordsjøen i dag. Plassen i kabinen er forholdsvis godt utnyttet der de fleste setene er vent i fartsretningen. Vi ser også at Bell har godt for en åpen cockpitløsning, noe som gir en følelse av at helikopteret er stort og romslig. Cockpiten vil bli en topp moderne glasscockpit med "fly by wire". Dette har revolusjonert tankegangen av hvordan flightcontrollene er utformet, og cyclic er flyttet fra gulvet foran piloten og opp i en behagelig posisjon på armlenet.



Bell 525 cockpit



Bell 525 cabin

Fokuset til Bell er å få maskinen inn som en sterk konkurrent på offshoremarkedet og har valgt PHI som launch customer på verdensmarkedet.

STORSIGNERING FOR S-92



Sikorsky S-92

Heli Expo er ikke bare et mekka for lanseringer, men også en av verdens største arenaer for slutføring av kontrakter. Det er et enormt antall kjøp og salg som signeres i løpet av de fire dagene messen pågår og Sikorsky kan skilte med tidenes største signering for enkeltkjøp av S-92.



Sikorsky S-92

Bond Aviation Group signerte sitt kjøp og Sikorsky's leveranse av hele 16 maskiner over en periode på fire til fem år. Levering av de første maskinene vil finne sted i løpet av andre kvartal 2013. Bond Aviation Group er en ny kunde på S-92, men ellers å regne som en gigant i helikopterbransjen. Selskapet opererer en flåte på over 300 helikoptre verden over og konkurrerer stort sett innefor olje og gass sektoren. Bond forsvarer kjøpet av S-92 med at de vil bygge opp ryggraden til selskapet samt å sikre fremtidig vekst i

selskapet. Den første maskinen er beregnet å gå inn i trafikk i Nordsjøen.

Helikoptermessen handler også om å holde kontakten og å bygge nettverk med aktører som har betydning for det norske markedet og utviklingen som påvirker NHF's medlemmer. Sikorsky sin representant i Norge, Aircontactgruppen, var selvfølgelig å finne på Sikorsky sin stand. Her traff vi vår gode kontakt Arne Gytri som vi hadde forhåndsavtalt møte med i forbindelse med Heli Expo. Han tok oss en rask runde på standen og viste stolt frem den siste modellen av 76'en. Sikorsky hadde en VIP konfigurert mockup av nyeste S-76D på utstilling, og det er bare å legge virkeligheten til side å la tankene ta en med inn i en liten smak på luksus livet. Det er utrolig hva Sikorsky og andre produsenter får til når det kommer til VIP-modellene. Vi lar bildene tale for seg selv.



Sikorsky S-76D, i VIP konfigurasjon



Den nye S-76D er en oppgradert utgave som byr på nye motorer, moderne avionikk og ny rotor design. Noe som også gjør den nye utgaven ekstra spennende er at den nå kommer med de-ice og dermed er aktuell også for oss i nordområdene. Det skal også være sagt at designet av selve skroget har gitt maskinen en "ny" look som er mer moderne og mer aggressiv enn de tidligere modellene. Prototypen har fløyet over 600 timer i testprogrammet og Sikorsky arbeider nå med å fullføre FAA sertifiseringen av helikopteret. Det er beregnet at testig og sertifisering skal slutføres i løpet av andre kvartal i år og at første maskin vil være klar for leveranse i løpet av tredje kvartal.

I forbindelse med at NHF var på den "rette" siden av kloden hadde Arne Gytri og Sikorsky invitert NHF til å avlegge et besøk ved Sikorsky's fasiliteter i Coatesville utenfor Philadelphia i etterkant av Heli Expo. Vi hadde derfor valgt å ikke sette av mye tid for å sitte ned på messen å diskutere daglige utfordringer og tidligere saker.

NYHETER FRA EUROCOPTER

Eurocopter feirer tjuårsjubileum i år og åpnet sin utstilling med lansering av EC130 T2. Det var et storslått show med en gjenfortelling av selskapets lange utvikling. Eurocopters historie ble vist på et gigantisk lerret før det hele toppet seg med at lerretet falt



Markering av Eurocopters tyveårs jubileum og åpning av Eurocopters stand med avdukingen av nye EC 130 T2

og den nye maskinen ble synlig i et fyrverkeri av et lysshow med musikk og røykkanoner.



Nye EC130 T2

Nye EC130 T2 er en oppgradert utgave av det som vi frem til i dag har kjent som EC130. Med sine nye Arriel 2D motorer kan maskinen skilte med 10 % mer kraft samt lavt drivstofforbruk. Målet med modellen er at Eurocopter skal bekrefte sin tilstedeværelse på markedet for de lettere helikoptertypene, noe som de har gjort til gangs med 105 nysignerte bestillinger. Maskinen har hele syv lanseringskunder på verdensmarkedet, deriblant Scandinavian Helicopter Group fra vårt naboland i øst.

Men Eurocopter har flere prosjekter på gang, og NHF hadde avtalt møte med Østnes som har Eurocopter's agentur i Norge for å komme litt under huden på både EC175 og nyheter på 225'en.



EC 175

EC175 blir etter alt å dømme en maskin som kommer til å stille som en tøff konkurrent blant de mellomtunge helikoptrene på offshoremarkedet. 16-seteren fra Eurocopter er designet spesifikt for offshoremarkedet og det er brukt mye tid på utformingen av kabinen slik at oljearbeidernes komfort er i fokus. Konfigurasjonen av seter er gjort på en måte slik at flest mulig av setene er ret-

tet mot fartsretningen. Setene som står ved siden av hverandre er "offsatt" slik at en ikke sitter på fanget til sidemannen. Det nye er også at setene som vender mot hverandre er vinklet litt i forhold til maskinens senterlinje slik at en ikke sitter med "kne mot kne". På denne måten har en følelse av at kabinen er større enn den egentlig er, en bedre plassutnyttelse og dermed bedre komfort for de reisende. Et stort pluss er at Eurocopter har samarbeidet med Industri Energi som er et av landets ledende fagforbund for de offshore ansatte, og dermed fått nyttig hjelp til utforming av maskinen.



EC 175 Interiør med ny "skråstilt" setekonfigurasjon

Eurocopter selv ser på EC 175 som fremtidens beste maskin og kan skryte av fordeler som lang rekkevidde og muligheter for rask konfigurering mellom ulike oppdrag som transport versus SAR. Et annet fortrinn er at Eurocopter har brukt mye tid og resurser på utvikling av en helt ny autopilot. Denne introduseres nå i alle av produsentens typer og er bort i mot den eneste autopiloten på markedet som er spesielt designet for helikopter. Noe flygere ofte har bemerket er at helikoptre tradisjonelt er utstyrt med autopiloter som har design hentet fra fly, men Eurocopter har med sin nyutvikling fått mye skryt fra flygere verden over.

For oss var det også innteressant å spørre litt om EC225. Her kunne de avsløre at det nå arbeides mye med forbedringer i kabin-konfigurasjonen for å gi enda bedre komfort til de reisende. Det er mye den samme tankegangen som går igjen fra det som de har lært fra designet i EC175'en. De nye modellene vil også ha en oppgradert og forbedret autopilot med nye funksjoner som vi lette hverdagen for flygerne og bedre sikkerheten.

EC225 vil også bli Eurocopters kandidat i kampen om å levere det nye norske redningshelikopteret. Eurocopter satser stort på å vinne konkurransen om leveranse og kan avsløre at de har levert inn en pakke i anbudskampen som vil kunne gi ringvirkninger i norsk helikopterindustri. Østnes og Eurocopter fokuserer på at det i dag ligger en ikke helt ubetydelig kompetanse og erfaring med operasjon og vedlikehold av EC225 i det alle rede eksiste-



rende sivile markedet i Norge. Dette er noe som ikke er umulig at de vil utnytte ved å inngå et mer formelt samarbeid med aktører som alle rede er godt etablert i markedet.

Det er også mange gode argumenter for valg av EC225, og det trekkes frem maskinens beviste pålitelighet i tøffe operasjoner under vanskelige forhold som vi har sett fra SAR operasjoner både i Nordsjøen og i nordområdene. Puma helikopteret generelt har vist seg svært pålitelig gjennom flere år som redningshelikopter for norsk og internasjonal oljeindustri.



Heli-One stand på årets Heli Expo

MØTE MED BEDRIFTENE

Av bedriftene her hjemmefra som var representert på Heli Expo fant vi Heli-One. De satser stort på å være representert på Heli Expo da dette gir mulighet for viktig nettverksbygging ut mot kunder og underleverandører. Nytt i år var Heli-One's lansering av sin nye "look" på internett. Konsernledelsen har brukt en del resurser på å gi selskapet en "facelift" og kjører med dette i gang en PR kampanje for å nå ut i markedet og kapre nye kontakter og kunder.



potensielt åpner for en ny verden av helikopter og komponentvedlikehold.

Heli-One arbeider også med ulike prosjekter for å nå ut til nye markeder og ett av disse er målet om en FAA godkjenning for basen i Stavanger. Dette vil være en døråpner som

Alle de fire lokalforeningene i Heli-One som også var med i reisefølget benyttet anledningen til å gjennomføre planlagte møter med konsernets President Larry Alexandre og administrerende direktør i Norge, Lars Landsnes. Dette ble innledningen til senere møter mellom de tillitsvalgte og konsernledelsen som var planlagt etter av foreningene hadde fått en invitasjon fra konsernpresidenten til å komme til Vancouver og se på driften ved hovedkontoret i Bondary Bay.

Ut over dette gikk det mye tid med til å kikke seg rundt på messen. På slike steder ser man det mest utroligste, det var alt fra testing av brannbøtter til alt mulig av spesialverktøy og flysimulatorer. MF's nestformann, Stig Selvåg, som har sitt daglige virke ved motorverkstedet i Heli-One fikk demonstrasjoner av avansert fiberoptikk. Nå går det gjetord om at Olympus vil demonstrere noe av dette for verkstedet på Sola. Ellers var det som sagt mye spennende, så jeg lar bildene tale for seg.

For NHF,
Thorbjørn Erland





På besøk hos Sikorsky



Når telefonen ringer og det er en invitasjon til å komme over å besøke produksjonslinjen som Sikorsky har i Coatesville som blir presentert, da takker man ja, pakker sekken og reiser! I forbindelse med at NHF skulle delta på årets Heli Expo og dette var på det riktige kontinentet var det vanskelig å la et besøk på produksjonslinjen til S-92 forbigå. Her fikk vi komme inn for både og se å lære om hvordan Sikorsky og deres team jobber for å oppnå målet om å være verden ledende helikopterprodusent.

Ca en times biltur fra Philadelphia ligger Coatesville. Her finner vi en av de tre store fasilitetene til Sikorsky i USA, og stedet for produksjon av S-92. Helikopteret som de fleste av oss kjenner for sin posisjon i markedet for tjenester knyttet til norsk olje og gassindustri på sokkelen. NHF var invitert av Sikorsky og deres representanter i Air-contactgruppen til å komme over for å se nærmere på produksjonen av S-92, S-76, samt å få se og lære litt om hvordan de har arbeidet for å bli en slik suksess av en arbeidsplass som det de er i dag.

Å være verdens ledende helikopterprodusent er et ambisiøst mål, og det krever en masse hardt arbeid i alle ledd av organisasjonen. Derfor har Sikorsky arbeidet mye med å utvikle systemer som skal bringe det beste ut av ledelse, ansatte og av produksjonen. Noe av det første vi la positivt merke til var holdningen blant ledelsen på fabrikken. Det var en pro aktiv ledelsesstil som nådde frem til de ansatte på en slik måte at de følte seg verdsatt, respektert og ivarett av ledelsen.

Fokuset på sikkerhet gikk gjennom alt ledelsen og de ansatte foretok seg, og det var tydelig over for oss som besøkende gjennom streng sikkerhetskontroll, høyt fokus på FOD (Foreign Object Damage) som bringes inn ved besøk og HMS. Bedriftens fokus på FOD som igjen understreket fokuset på kvalitet og sikkerhet var spesielt tydelig ved at ledelsen i bedriften var det ansvarlige og utførende ledd i arbeidet for å forhindre skader som følger av FOD. Til bestemte tider gikk ledere fra alle ledd i organisasjonen (inkludert administrerende dir.) runder på basen for å feie og rydde områdene for å forhindre FOD. I tillegg var ledere utstyrt med sjekkhefter. Disse blir brukt når en leder tilfeldig går forbi arbeiderne og observerer arbeidere som fremstår som frontfigurer for de andre gjennom å bruke riktig verneut-

styr, verktøy og lignende eller som på en eller annen måte bidro til at driften skulle gå med høyt fokus på sikkerhet, kvalitet og effektivitet. Det ble da skrevet ut sjekker pålydende \$20 som den ansatte kunne bruke i bedriftens kantine eller souvenirbutikk.

Sikorsky fokuserer også stort på kontinuerlig forbedring. De har innført systemet ACE som minner mye om LEAN, noe mange kjenner fra Heli-One og CHC. Meningen er at alle i organisasjonen skal ha fokus på en kontinuerlig forbedring av arbeidsplassen, prosedyrer og flyten i arbeidet. Det er ideen om at en alltid kan bli litt bedre og at endring fører til forbedring. Her må man si at Sikorsky har kommet langt. Maskinene ruller ut av fabrikken som på samlebånd. Arbeidsplassene er ryddige, delene kommer i riktig tid og alle detaljer av produksjonen er nøye planlagt.

Vi ble tatt på omvisning på hele produksjonslinjen til S-92. Det hele begynner med at de ulike skrogdelenene kommer inn fra underleverandører verden over. De settes i jigg og monteres sammen. Som ledd i de ulike monteringsfasene legges det opp nødvendig hydraulikk og elektronikk i skroget slik at montering og testing av de mest vitale hydraulikkkomponentene kan gjøres under montering av skroget.

Etter at skroget er montert og maskinen er lakkert går den over til installasjon og klargjøring. Den testes og er i utgangspunktet klar for levering. Det som er spesielt her på linja i Coatesville er alle modifikasjonene som gjøres for å tilfredsstille kunder med spesielle behov, da særlig VIP kunder. Som de sier på interiørverkstedet, "It's where the magic happens". Sikorsky har som målsetting aldri å si nei, og til nå har de holdt dette. På verkstedet i Coatesville kan de spesialprodusere alt etter kundens ønsker. De har designavdeling som gjør alt av nødvendig design med nødvendig godkjenning. Det har til og med blitt montert dusj i enkelte helikoptre, bare for å nevne noe utenom det vanlige.

Besøket på fabrikken var svært interessant og lærerikt. Å se hvordan andre bedrifter virker gir inspirasjon og ideer som man kan ta lærdom av og bruke som mal når en kommer hjem. NHF vil takke Sikorsky for den muligheten vi fikk til å få se litt bak fasaden, og å lære mer om det vi jobber på til vanlig.



Fremtidens Redningshelikopter Er svaret S-92?

Med sin lange erfaring i røft miljø opp langs Norskekysten, med ti tusenvis av timer i Nordsjøen, er Sikorsky sitt team krystallklare. S-92 fremstår som det mest komplette valg når det handler om å ha et pålitelig redningshelikopter med de rette spesifikasjonene.

Da NHF besøkte Sikorsky ble prekvalifiseringen av kandidatene til budrunden om NAW SARH offentliggjort, og temaet kom selvfølgelig på banen. Sammen med tre andre tilbydere gikk S-92 gjennom nåloyet og ble pre kvalifisert. Og da stiller vi spørsmålet til de med førstehåndskjennskap til maskinen, hvorfor skal Norge velge S-92 og hva er det som gjør denne maskinen suveren for vår redningstjeneste.

Svaret er enkelt og har mange gode faktorer. Først og fremst har S-92 blitt operert under svært tøffe forhold i Nordsjøen over en periode på mange år. Maskinen har vist seg å være robust og pålitelig. Sikorsky kan blant annet vise til at den sivile S-92 maskinen som har flydd aller flest timer i verden opereres ut fra Stavanger med stor suksess.

Maskinen er også valgt som redningshelikopter i flere andre land. Den flyr i dag SAR tjeneste både i Storbritannia og Irland. Her utsettes den for forhold som er sammenlignbare med norske, og redder daglig sjømenn i nød langt til havs.

Maskinen er topp utstyrt med avansert avionikk, topp moderne glasscockpit, FLIR, rotor de-ice, osv. Den har det utstyret som er påkrevd for å utføre vanskelige redningsoppdrag under svært krevende forhold. Sikorsky strekker seg langt for å nå kundens ønsker når det kommer både til konfigurasjon, design og utrusting av maskinene. Noe som vil være en viktig faktor i kampen om å få levere redningshelikopter til den norske stat.

I tillegg til dette arbeider Sikorsky kontinuerlig for å forbedre maskinen. Det trekkes frem modifikasjoner som automatisk rigg landing og utvidet rekkevidde ved å øke helikopterets drivstoff-tanker.

En annen og avgjørende faktor er maskinens utforming. Det er en av de eneste helikoptrene på markedet som tilbyr en kabin der besetningen kan stå fult oppreist. Kabinen er romslig og har plass både til en mengde medisinsk utstyr, mange liggende, så vel som mange sittende passasjerer i tilfelle store redningsaksjoner og evakuering. At mannskapet kan arbeide i fult oppreist stilling vil helt klart være av stor betydning for medisinsk personell som skal gi forulykkede nødvendig førstehjelp etter å ha blitt heist inn i helikopteret. Maskinene tilbyr en "sliding door" i fremre del av kabinen som gjør det mulig å heise pasientene direkte opp og inn i helikopteret, samt at bakre del av kabinen har en rampe som gjør det mulig å enkelt få liggende passasjerer ut på bære eller å laste/losse spesialutstyr til ulike oppdrag.

Sikorsky setter kunden i fokus. Dette gjennom at S-92 er designet med et begrenset behov for tyngre vedlikehold. Dette er svært avgjørende for maskinens tilgjengelighet og essensielt for SAR operasjoner. Kundene skal også føle at Sikorsky er der for dem når det må gjøres nødvendige modifikasjoner og viser til at de ved flere anledninger supporter kundene med nødvendig faglig kompetanse, materiell og ingeniørtjenester på stedet når modifikasjoner av kritisk art må gjøres på maskinen. Dette er en service overfor kunden som Sikorsky gjør kostnadsfritt.

Så alt i alt og kort oppsummert, så er S-92 en tøff konkurrent på jobben. En arbeidshest av et helikopter med lang fartstid både fra det sivile offshoremarkedet, men også innen ledende SAR operasjoner verden over.

For NHF,
Thorbjørn Erland



Følg forbundet på nettet

Ved å følge forbundet på nettet får du nyttig og interessant informasjon om alt som foregår i bransjen.

Vi har oppdatert nyhetsmatning med relevante nyheter om alt som skjer innen luftfarten i Norge og internasjonalt. NHF tilbyr

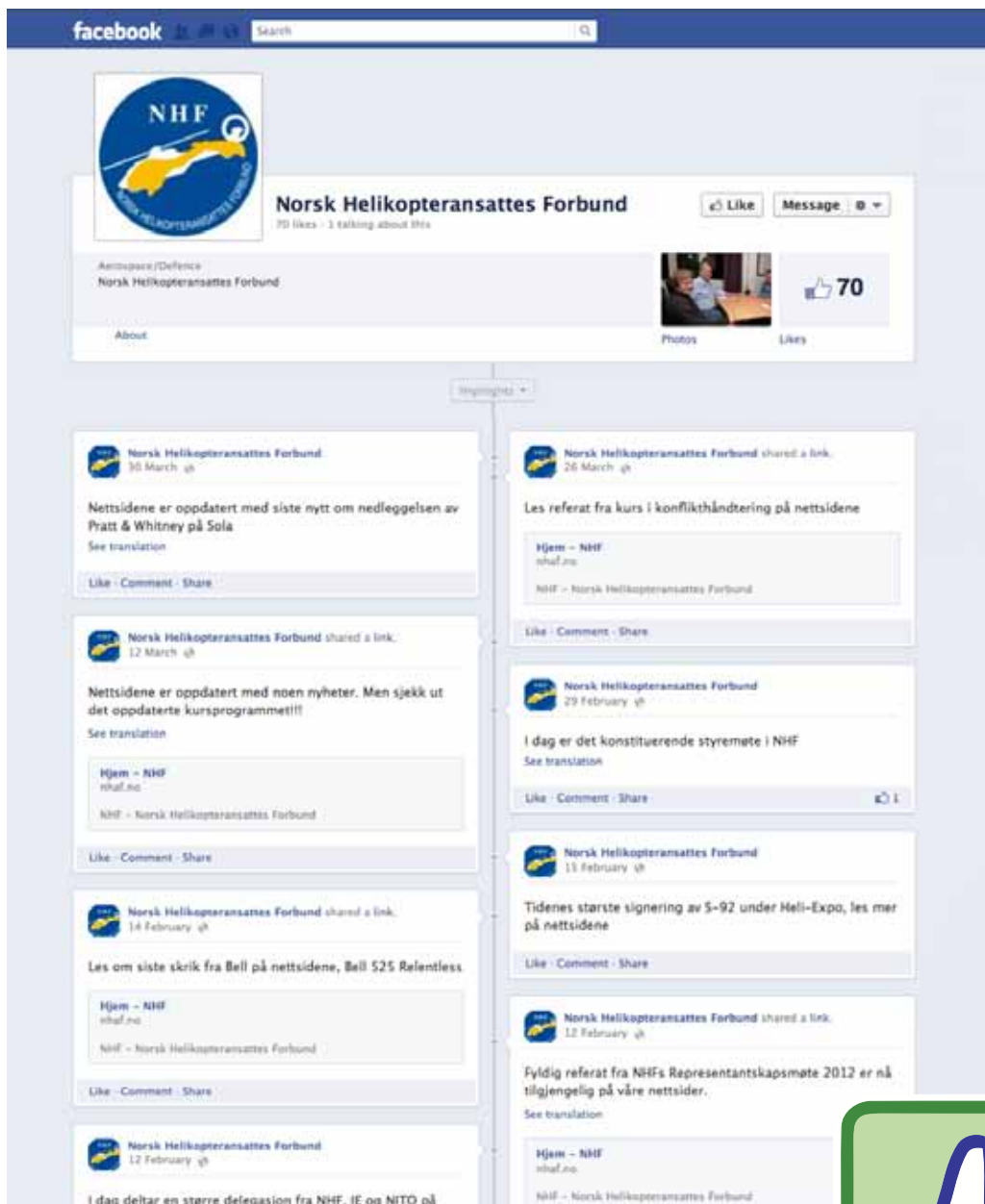
interaktiv kurspåmelding som oppdateres kontinuerlig med nye kurstilbud etter ønske fra de lokale klubbene og medlemmene.

Følg også forbundet på facebook. Her vil du bli oppdatert på alt nytt som legges på hjemmesidene, samt påminnelse om viktige datoer og hendelser i forbundets regi.

The screenshot shows the NHF website homepage. At the top left is the NHF logo. Below it is a navigation menu with links like 'Hjem', 'Dokumenter', 'Kontakt oss', 'Ledige stillinger', 'Linker', 'Lokalforeningene', 'Lover og bestemmelser', 'Nyhetsarkiv', 'Organisasjon', 'Utdanning', and 'Årskalender'. There is also a Facebook widget. The main content area features several news articles:

- NHF utvikler tillitsvalgte**: NHF satser stort på utvikling av tillitsvalgte. Som ett nytt og spennende supplement til forbundets egne kurs tilbyr NHF nå kurs i samarbeid med Industri Energi (IE). Å investere i utvikling av dyktige tillitsvalgte er en av de største og viktigste oppgavene til forbundet og NHF kan nå tilby den mest komplette kursplanen gjennom forbundets historie. [Les artikkel fra Postenews.net](#)
- Markerte leveranse av Ec145 nummer 500**: Eurocopter opplever stor suksess med EC145, og kurna med glede fra leveransen av nummer 500 tidligere i vår. For Eurocopter har maskinen gjort det godt på det globale markedet med leveranser til over 100 kunder i 38 land. [Les artikkel fra Postenews.net](#)
- Enighet bringer oss sammen, uenighet bringer oss fremover**: Et trettalls medlemmer fra de ulike lokalforeningene i NHF og NFO var samlet til kurs i konflikthåndtering på Gardemoen 22. – 23. mars. Erik Julumstra fra Info Tjenester var hentet inn som foredragsholder, og kurset var rettet både mot tillitsvalgte i lagforeningsammenheng og verneombud. [Les mer ...](#)
- Pratt & Whitney vurderer fremtidens drift på Sola**: De siste dagene har vi kunnet lese i Slaverger Aftenblad og i Teknisk Ukeblad at Pratt & Whitney
- Nedleggelse er et faktum**: I løpet av ettermiddagen ble det som vi alle har fyltet den siste tiden avklart: Pratt & Whitney Norwegian Engine Center på Sola avslutter driften. Tillitsvalgte i NHF mottok nyheten kort tid etter at de ansatte var informert. [Les mer ...](#)
- Luffartskonferansen 2012**: Luffartskonferansen 2012, ble arrangert i Bodø, i regi av Luffartsløynet, og var et meget godt arrangement for aktører innen norsk og internasjonal luffart. Slutt oppdatert (søndag 25. mars 2012 16:28) [Les mer ...](#)
- Sikorsky støtter opp om CHC Safety Summit**: Som en av verdens ledende helikopterprodusenter går Sikorsky i spissen for å støtte opp om satsing på sikkerhet i helikopterbransjen. For åttende året på rad

On the right side, there is an 'Arkivsak i NHF' search box and a 'Branjenyheter' section with headlines like 'Sommerferie uten streikere i Norge', '372 kan miste jobben', 'Norge stopper opp uten luffarten', and 'Sikorsky støtter opp om CHC Safety Summit'.



Følg oss! Søk etter “Norsk Helikopteransattes Forbund” eller følg linken på www.nhaf.no



EUROPEAN HELICOPTER CENTER Pilotutdanning i Norge

De fleste tror nok at dagens helikopterpiloter har tatt sin utdanning i USA, men det finnes alternativer her hjemme. En av de mest anerkjente i Europa sies å være European Helicopter Center (EHC), og som tidligere NHF-Nytt redaktør, syns jeg det var hyggelig å få lov å reise på besøk til deres hovedbase på Torp i Sandefjord. Jeg fikk en varm mottagelse og omvisning av Pål Windingstad som er Head of Recruitment. Flere av dere kjenner også til en sprudlende dame som heter Nina Handegaard. Hun er Sales Manager hos EHC og har som jobb å skaffe dem flere oppdrag.

Daglig leder på denne helikopterskolen er Ole Christopher Aronson. Ryktene sier at han har vokst opp i et helikopter, alltid observert på jobben til faren, som forøvrig også heter Ole, i Helikopter Service. Ole senior startet en helikopterskole på 80 tallet. Selve EHC ble etablert i 1993. Hovedbasen er i dag på Torp i Sandefjord, og sekundærbasen er Fagernes, hvor hovedfokus er fjellflyging. Et fantastisk oljemaleri henger på Ole Jr sitt kontor på basen:



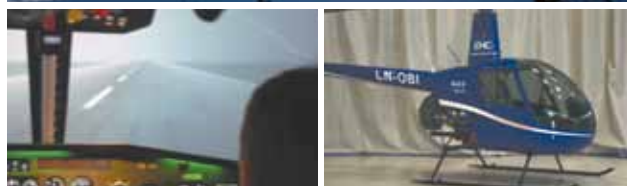
EHC har noe som iallfall de fleste amerikanske helikopterskoler ikke kan tilby, nemlig å ha hovedfokus på å fly i terreng med mye trær, busker og fjell,

samtidig som elevene får trene seg på trafikkerte flyplasser. Selve utdannelsen består av 14 eksamener som uten stryk kan tas på 8 mnd. Integrerer man flytimer med teorien, snakker man om 12-15 mnd. Pakken de tilbyr består av 550 timer teori og 150 flyti-

mer, hvorav 5 timer er simulator. Prisen ligger på 575 000 uten bo og levekostnader. Elevene bor på basen mens utdannelsen pågår, i flotte hybler bygget i 2008. Flere av tidligere elever blir også flyinstruktører. Dette er en meget effektiv måte å samle timer, da de flyr mellom 500 og 900 timer i året.

Skolen utdanner 2 kull i året på ca. 20 elever, og frem til jeg var på besøk i mars, har EHC utdannet ca. 400 piloter i Norge. Det de er mest stolt av, er at skolen har gjennomført nesten 100 000 flytimer uten fatale ulykker. Det er jo ikke akkurat en dårlig statistikk! De har 12 helikoptre av typen Robinson 22, Robinson 44, Eurocopter AS 350 B2 og B3, AS355 og BO-105. 6 teknikere jobber 14 dager på og 14 dager av for å vedlikeholde disse helikopterene. EHC har også simulator av typen Elite S-632.

Skolen tilbyr privat og kommersielt helikoptersertifikat. Du kan også ta instrumentflyging, nattflyging og konvertering av ulike sertifikater. I tillegg kan du bli sjekket ut som flyinstruktør.



Windingstad forteller at de fleste av deres nyutdannede piloter går direkte ut i jobb som lastemenn og ev. instruktør. Dette er i hovedsak i Norge, men belyser også viktigheten av å se alle mulighetene som er for spennende jobber på verdensbasis. Viktige egenskaper for å «lande» den første jobben er at man selvfølgelig er dyktig, seriøs, fleksibel og nevenyttig (handyman).

Det er ikke bare pilottrening EHC driver med. Alle slags typer oppdrag som fotoflyging, passasjer-flyging, lasteoppdrag, linjebefaring, i det hele tatt mye underhengende oppdrag. Skal du ut å hoppe i fallskjem, kan du også bruke EHC.



Jeg fikk en hel dag på Torp basen, og traff flere av de som jobber der til daglig. En av dem var Torill Spets som var en særdeles smilende dame. Hun var vel ikke helt sikker på om tittelen sin, "booking manager" var helt dekkende, for jobben hennes ville nok i større selskaper ha dekket mange stillinger. I det

daglige er det iallfall hun som sørger for at maskinene "holder seg i lufta". Hun koordinerer med teknisk, og planlegger crewtilgjengelighet og booking av timer på ca. 50 elever.

Hun planlegger og logger alle timene, og er ansvarlig for å legge inn meldinger som kan være viktig for flygingen. Torill skal også finne priser om noen ringer og vil ha et lasteoppdrag. Etter en hyggelig prat med Torill, fikk jeg spise lunsj i den koselige kantina. Der dukket det jammen opp en tidligere kollega fra tiden jeg jobbet i Helikopter Service. Flere av dere kjenner sikkert Smith Øverland



Jeg må si jeg gledet meg mest til jeg skulle få bli med opp i en Robinson under mitt besøk, men det måtte jo bli tåke, så det ble dessverre ikke noe flyging den dagen. NHF takker for et hyggelig besøk! Ønsker du mer informasjon om European Helicopter Center, kan du ta turen innom deres splitter nye hjemmeside : www.ehc.no

Laila Veronika Østbø
NHF



Øverst til høyre Stine Eikeland fra Nærbo trives hos EHC.

Nederst til høyre Hotel de mama tok hjertelig imot sin gjest fra Stavanger. På bildet: Nina Handegaard og Rune F. Thoresen (Helikopter Service)



En pilot blir født



Jeg er så heldig å ha jobbet med en av elevene som har tatt sin utdanning hos EHC, Stian Boasson Hagen. Stian begynte sin utdanning på Skedsmo i år 2000 på flyteknisk. Han tok deretter befal-skolen på Kjevik, og tok fagbrev på Seaking på 330 skvadronen på Sola. Dette er 3 år i forsvaret han ikke ville vært foruten, og han anbefaler den gode arbeidsplassen og arbeidsmiljøet til andre unge lovende som kunne tenke seg å bli flymekaniker.



Boasson begynte i Norsk Helikopter (nå: Bristow Norway AS) i 2005 med base i Bergen, og fikk B1 sertifikat på S92 i 2007, og senere også på Super puma L2. Han har jobbet på Sola de siste årene, og han fikk permisjon fra Bristow Norway AS fra februar 2011 for å begynne på EHC. Stian fløy opp og fikk sin CPL-H (kommersielt helikopter

sertifikat) 27. desember 2011, etter imponerende 10 mnd. Forføyelsen kostet 720 000, men det var det verdt ifølge Stian.

Han sier selv han aldri har vært noen «helikopterner», men har siden han slutta i forsvaret tenkt på at han kunne tenke seg å jobbe mer operativt enn teknisk. Det tok sin tid, for jobben i hangaren trivdes han med, og så på det hele som en god «bagasje» å ha med på veien videre. Flere av hans pilotvenner har nok vært avgjørende for å ta det siste steget på veien mot en pilotjobb.

Jeg spurte Stian om når han hadde sin første flytime, og ble overrasket da han faktisk tok sin første flytime andre skoledag! Det hele virket på den tiden komplett umulig, men det gikk seg fort til. EHC kjører integrerte kurs, dvs. at man tar teori og flytimer

samtidig, noe som er gunstig om man vil bli fort ferdig, fortsetter Stian. Kanskje ikke det billigste alternativet, men en veldig kompakt og ryddig måte å gjøre det på. Pegasus helikopterskole kjører en helikoptertype som kalles modulær. Der tar du teorien først, og begynner flygingen i etterkant. Dette er en fin måte å gjøre det på om studiet må kombineres med jobb. (EHC kan også tilby dette.)

Stian fløy Robinson R22 i skoleprogrammet, og skilltest (oppflyging) på R44. Timeprisen på R22 ligger på 3200 kroner, mens en R44 koster rundt 5500 kroner per time. Boasson har nå flydd 135 timer, som var skoleprogrammet.

Under studietiden hos EHC ble Stian kjent med andre elever fra tidligere kull som hadde fått jobb hos Airlift. Han lagde en CV og kontaktet tidlig flygesjefen i Airlift. Et intervju senere, fikk Stian jobben som lastemann /pilot-trainee, og der begynte han 2.mai. Han sier at det hele tiden har vært et mål å komme inn hos Airlift, da de er en meget seriøs aktør på innenlandsmarkedet. Herifra tar han en dag av gangen, og håper på jobb som pilot i Airlift. Skulle han bli lei av det, er der alltid mulig å ta instrument papirer og søke jobb offshore, gjerne i Bristow Norway AS.

Å komme inn på dette markedet, krever minimum 1000 flytimer, så det kan fort ta minst 4 år å få akkumulert så mange timer i Airlift. Uansett har Stian fått permisjon frem til november 2012, og da regner jeg med at vi ser ham igjen på "linjen" på Sola.

Jeg spurte ham om det finnes andre veier å gå for dem som vil begynne som helikopterpilot i Norge. Da var det helt klart at USA er den rimeligste og enkleste veien å ta. Det er også oppholdet som i seg selv lokker mange, samtidig som en raskere kan oppbygge seg timene som skal til for å få jobb i Norge.

Ulempen med å ta utdannelsen der borte, er nok først og fremst at en går glipp av nettverksbyggingen i Norge tror Stian. Når det



R-22 i EHC sin hangar på Torp

gjelder faglig dyktighet, tror han ikke at det ene står tilbake for det andre. Uansett hva man velger, må man stille seg inn på at det blir en hektisk tid en periode, med mye lesing og pugging, og et lite sosialt liv.

Hva sier man til en som går med en liten pilot i magen? Stian vil oppfordre til å "få den ut". Det er verdt et forsøk. Det er ikke å anbefale å tenke på det en skulle ha gjort. Det er mulig det ikke er så glamorøst som mange vil ha det til, man da finner man iallfall ut av det, sier Stian.

Jeg spurte ham også om hvordan det var for en tekniker å begynne å fly. Helt klart en fordel mener Stian, men ikke et "must". Den største fordelen er nok bekjentskapene en får i bransjen, og selvfølgelig systemforståelsen på den tekniske biten.

Hva er så drømmejobben til Boasson? Det spørsmålet vil han nok stille seg flere ganger i fremtiden, men akkurat nå er det nok å fly for Norsk Luftambulansse.

En gjenganger for unge lovende er kanskje å tro at yrket er så mye kulere enn det er. Slik er det nok med så mangt, men det handler nok mest om at alt blir en vane, fortsetter Stian. Erfaring fra hans kull var at det var veldig mange som ikke visste hva de gikk til. Noen trodde at de skulle kunne velge og vrake i jobber i etterkant av skolen, og det skyldes nok at skolene lover litt "gull og grønne skoger".

I Stian sitt kull, var det to stykk som aldri fullførte, en går der fortsatt, en strøk så mange ganger at oppflyging ble avslått Rundt 30 % har fått seg jobb så langt, men "den som våger intet vinner!" Det blir nok gjerne slik når vi har aldre fra 19 til 32 i samme kull, med alt fra marinejeger til "blåruss" i samme klasse, avsluttet Stian.

NHF-Nytt ønsker Stian lykke til med drømmen !

Laila Veronika Østbø, NHF



Stian på jobb like før han begynner i Airlift



Liten cockpit, noe uvant for elever som er vant til STORE helikoptre ;)

Referat Luftfartskonferansen 2012

En luftfart i endring

Sted: Bodø kulturhus, Radison hotell BLU
NHF representanter: Alf Terje Skjæveland, Harald Prestvik, Jostein Voll og Tommy Olsen
Dato: 29. februar – 1. mars

DAG 1:



Konferansen ble kort innledet av kommunikasjonsdirektør i Luftfartstilsynet, Tor Iversen.

Videre ble åpningstalen holdt av Erik Lahnstein, statsekretær i Samferdselsdepartementet.

Han redegjorde for regjeringen og departementets syn og arbeid i forhold til dagens og fremtidens

luftfart. Han påpekte der viktigheten av å ha en velfungerende luftfart i Norge. Det var også spesielt viktig å ha en velfungerende helikoptertransporttjeneste til og fra Nordsjøen. Operasjonene i Nordsjøen kryper også nordover, og dette krever også et forbedret regionalt tilbud.

Tilbudet i dag er svært godt for de fleste, og 99,5% av befolkningen kan reise tur/retur Oslo, i løpet av en dag.

Det er også viktig for departementet at Norge fortsetter å ha full frihet til å kunne sette sine egne krav innen luftfarten, likevel om vi har et tett og godt samarbeid med EASA.

Han henviste generelt til god sikkerhetstatistikk innen luftfarten, og ønsket videre å heve sikkerheten for helikoptertransport gjennom sikkerhetsforum og sikkerhetstudier.

Han avsluttet også med å redegjøre for billettordningen inspektørene hos LT, hadde hos SAS. Det gikk klart frem at denne ordningen var avvirket, og at departementet hadde full tillit til inspektørenes integritet.

Neste ut var luftfartsdirektør Heine Richardsen, som holdt sin åpningstale. På samme måte som statsekretæren, påpekte han samfunns nyttheten og viktigheten av norsk luftfart.

Konkurranse ble også nevnt som en viktig faktor både på godt og vondt i dag i norsk luftfart.



Richardsen oppsummerte også arbeidet LT har hatt med regelverksendringer fra BSL i 2005, mot mer internasjonalt regelverksarbeid mot EASA nå, og årene som kommer. Det ble også vektlagt, norsk innsats for å beholde norske særinteresser i regelverket, med tanke på spesielle tilpasninger vi trenger i forhold til våre operasjoner.

Også på ATM siden, vil det bli forandringer gjennom Single European Sky prosjektet. Her er Norge med LT engasjert, og følger utviklingen tett.

Helle Aune Larssen ved flysikkerhetsseksjonen har en presentasjon av statistikk for 2011.

Vi begynner med en presentasjon av ulykker i 2011: Allmennflyging:

- 10 ulykker med motorfly
- 2 ulykker med seilfly
- 2 ulykker med privat helikopter
- Ingen fatale ulykker eller alvorlige personskader

Kommersiell luftfart:

- 2 ulykker med rutefly
- 3 ulykker med innlands helikopter
- 3 av disse med omkomne eller alvorlige personskader

Når der legges sammen med flytimer for de siste 10 årene kommer seilfly inn som det farligste på 24,2 ulykker pr 100 000 flytimer, innlandshelikopter på midten med 9,8 og generell kommersiell flygning på 2,6. Offshore helikopter ligger på 0,2. Det ligger og i statistikken at privat motorfly har en ulykkesrate som er på tur opp, innlands helikopter ligger på et stabilt nivå, men har hatt fatale ulykker årlig de 3 siste årene.

Rapportering er et veldig viktig verktøy for at LT, skulle kunne ha oversikt over hendelser i norsk luftfart. I løpet av 2011 mottok LT ca 6000 rapporter, og dette viser at både aktivitetsnivået og rapporteringskulturen har gått i en positiv retning.

For dem som er mer interessert i å lese mer om LT statistikkarbeid, kan gå inn på www.luftfartstilsynet.no/sikkerhetstatistikk, eller sende spørsmål til NF-2007@caa.no

Neste var presentasjon av Eurocontrols planer for ATM (Air traffic management), presentert av Principal director, Bo Redeborn. Han fortalte om hvilke forbedringsområder Eurocontrol



ville vektlegge i fremtiden. Det er en generell vekst i flytrafikken i Europa der Norden går foran med størst økning. De har dog redusert økningsforventningen på grunn av lavere økning en tidligere forventet da de økonomiske problemene har vist seg å være mere langvarig enn antatt.

Single European Sky er et prosjekt som jobber på flere vis for å skape plass til trafikkøkningen og legge til rette for selskapene. Det jobbes med systemer for å øke «flight efficiency» ved å lage kortere ruter, mere direct routing og smartere planlegging. Systemer for å øke kapasitet i luften, dette gjelder spesielt områder som Polen og sør-øst europa.

Et av underprosjektene i dette prosjektet er FABS der nasjonene skal samarbeide over landegrensene for å lagge felles systemer for å forbedre trafikkflyt, kapasitet og effektivitet gjennom hele flygingen, fra planlegging. Avgang og til landing.

Et faktum som skaper en del problematikk når den beste flightplan ikke er tilgjengelig velger de heller en delay til den flightplan er tilgjengelig, foran å fly en ueffektiv og dyrere omvei. Dette legger større press på planlegging av slot tider, flightplans og systematisering av luftfart over Europa.



EASA ved Michael Smethers
Implementeringen av EASA regelverket er ikke ferdig, og forventes å fortsette fram til rundt 2016. Det begynte igrunn heller ikke så bra, første regelverket trådte i kraft i 2002. Mens EASA ikke åpnet kontordørene før i 2003.

Nå skal det sies at de ikke har en lett vei å gå. Noen nasjoner har store produsenter som har sin agenda. Noen nasjoner vil helst utforme reglene sine selv, mens andre er lykkelig over at EASA tar jobben og utvikler regelverk, så de slipper å gjøre dette selv. Aller helst ser de vell at EASA tar over hele tilsyns delen deres.

Fremover jobber de med å få gjennomført resten av implementeringen av regelverket. Samt at de må jobbe med de begrensede midlene de har og utnytte de best mulig.

Sist ut var Accountable manager og Chief Operation Officer i SAS, Flemming Jensen, der han fortalte om SAS posisjon og utfordringer og planer fremover. De som mange andre flyselskaper, satser på å holde lave billettpriser.

For å komme seg gjennom tiden fremover har de iverksatt en del tiltak.



- Lean, kutte ned på ting som ikke gir verdiøkning. Kort sagt effektivisering og bedre planlegging.
- Færre flytyper, MD er på tur ut og de skal stå igjen med 737 NG i Oslo og Stokholm og A320/A320NEO i København.
- Nyere flytyper med mindre forbruk.
- 4Excellence.

4Excellence:

- Commercial Excellence: Gjøre de riktige tingene som kundene er villige til å betale for. Dette for å bli den foretrukne operatør for nordiske kunder
- Sales Excellence: Øke kostnadseffektiviteten og øke lojaliteten mot sine kunder.
- Operational Excellence: Leverer høyest kvalitet og effektivitet basert på kundenes krav.
- People Excellence: Realisere det fulle potensialet i sine ansatta gjennom lederskap og samarbeid om et felles mål.

Noen av grepene de vil gjennomføre er lansering av fast track og smartpass teknologi i terminalene for hurtigere innsjekk og kortere køer. WIFI ombord på alle fly og gratis kaffe/te til alle passasjerer. Utseende på deres skranker og lounges kommer og til å endres. Stikkord er Big and Bold, but not Cold. De skal gjøre seg synlige med moderne utseende.

På slutten av dagen var det lagt opp til workshops, der vi hadde meldt oss på forskjellige emner som vi fant interessant.

Tommy/Jostein:

EASA OPS for helikopter:

Gruppeleder, Geir Hamre, LT.

EASA OPS for helikopter, skulle etter planen bli innført 8. april 2012, men vil nok bli noe forsinket. Det er gitt åpning for 2 års implementeringstid, og denne vil nok mest sannsynlig bli brukt. I arbeidet med utvikling, har Norge vært involvert, og det viser seg at de andre landene rundt Nordsjøen (som også er EU-land), bruker Norge og LT som brekkstang inn mot EASA, for å få gjennomslag for meningen og praksis, som ellers vil være vanskelig å få gjennom, siden de er medlemsland i EU.

Under det nye lovverket vil det være krav til AOC for kommersiell flyging, og denne kan enten dras inn av EASA eller Luftfartstilsynet. Gyldigheten for AOC'en vil være kontinuerlig, og vil ikke som tidligere, trenge fornying.

Luftfartstilsynet ønsker å beholde ordningen med at AOC utstedes lokalt.

Videre ble det kort informert om arbeids- og hviletidsbestemmelser for crew, og dette arbeidet vil starte i EASA i mars i år.

EASA OPS, er i hovedsak basert på JAR OPS 3 (Amendment 5), og ICAO annex 6.

Hensikten ved å utvikle et slikt regelverk, vil være å holde et høyt sikkerhetsnivå og like konkurranseforhold.

EASA OPS for helikopter er delt inn i undergrupper (Parter), og disse blir beskrevet under:

- PART CAT (Commercial air transport)

I dag reguleres dette av JAR OPS 3, og vil i hovedsak videreføres under EASA OPS. Hvis det er emner i regelverket som ikke gjelder for alle typer luftfartøy, vil dette være spesifisert klart i det nye regelverket.

Nye motorkrav for helikopter offshore, vil også være noe endret under det nye regelverket. Kravene som kommer vil være PC2e (Performance class 2 enhanced) I praksis stiller dette klassen krav om en motorytelse som sørger for null exposure under take-off og landing offshore, hvis en motor skulle falle bort.

Dette kravet lar seg vanskelig gjennomføre i praksis, siden ingen av helikoptertypene som opererer i dag i Nordsjøen tilfredsstiller disse kravene. Dette har medført en del modifikasjoner av kravet, som ble nevnt som PC2d, PC2N (Norway), og PC2dle (Eurocopter).

Gjennom AMC materiale som er utarbeidet av landene rundt Nordsjøen, er det gitt aksept for en viss exposuretid på maks 9 sekunder, men som helst bør være så lav som over hodet mulig. I Norge har dette vært en sak som Sikkerhetsforumet har diskutert, og det er der enighet for en tidsramme på 1-3 sekunder.

PART SPA (Special approvals)

Dette er også kjent materiale fra JAR OPS, men SPA for offshore helicopter operations manglet, og LT har vist til behov for dette, inn mot EASA.

Det som ble gjort i praksis da, var at CAA UK, satte 30 arbeidere på saken for å finne ut hva som manglet av regelverk, og laget et utkast til nytt regelverk.

I Norge ble det argumentert ovenfor Samferdselsdepartementet, for hva som var problemet, med manglende regelverk, og utenriksministeren sa klart fra i EASA, hvilke rettigheter Norge hadde i Nordsjøen, når det kom til regelverksarbeid og utvikling av nytt regelverk. Det er derfor helt klart at norsk kontinentalsokkel er utenfor EØS-området, og Norge derfor har full råderett til å lage lovverk. Men det er selvfølgelig mulig å også her implementere internasjonalt regelverk, hvis resultatet av EASA's regelverk er godt nok.

Utkastet fra CAA UK, har i samarbeid med LT, vært gjennomgått, og ble sendt inn til EASA som forslag til nytt regelverk. Det er nå derfor satt ned en arbeidsgruppe, som skal gå gjennom det nye regelverket, (RMT 04/09), og kjøre vanlig regelverksprosess på arbeidet gjennom EASA (NPA, CRD og Opinion.) Arbeidsgruppen er sammensatt av personer fra landene rundt Nordsjøen, både fra produsenter av helikoptrene, representanter fra operatører, og andre relevante aktører. Fra Norge, har vi Tor-Andreas Horne (CHC HS), og Øivind Friis Ottesen, som er EASA secretary, dvs leder av gruppen. Arbeidet forventes å være ferdig 3. kvartal 2015, og det vil da være mulig å sette i gang arbeidet med å vurdere regelverket i forhold til norsk rett.

I mellomtiden er det gitt mulighet for at de forskjellige luftfartstilsyn kan melde inn egne krav til EASA. Dette har Luftfartstilsynet i Norge benyttet seg av, med å melde inn våre krav som allerede eksisterer gjennom BSL'ene, samt OLF-066 retningslinjene.

Det har også vært diskutert å gjøre OLF-066 til nasjonalt regelverk direkte, men LT ser dette som litt radikalt enda, under forutsetning av at alle operatørene forholder seg til disse retningslinjene som om de skulle gjelde som faste krav.

Videre mener LT at E12 godkjenningsskravene også må bli EASA krav.

LT ser muligheten for at det kan bli vanskelig å beholde kravet om norsk AOC, men de vil da sikre at regelverket er så strengt og godt at det vil tilsvare eller være bedre enn det vi har i Norge i dag, hvis dette skal aksepteres.

PART NCC (Non commercial aircraft)

Dette vil gjelde for helikopter med maks 10 pax, og opp til 2 piloter.

Denne parten inneholder generelle krav til NCC operasjoner.

Her var det en del diskusjoner og spørsmål fra mindre operatører, hvordan dette skal tolkes i praksis. Men LT var forsiktig med å uttale seg på generelt grunnlag.

PART SPO (arial work – andre operasjoner enn CAT)

Denne parten vil dette et vidt spekter av operasjoner, og det er derfor vanskelig med et godt dekkende felles regelverk. Derfor vil SOP (SPO.OP.230) bli videreført, og skal godkjennes av LT før bruk.

Under SPO, finnes subpart-E, der det spesifiseres tilleggsregler, unntak og lettelser fra regelverket. Dette gjelder spesielt HEMS og Night Cargo.

Flysikkerhetsforumet (FsF) har hatt møter angående SPO, og har levert inn høringssvar. Det er også gitt forslag til andre diverse SOP'er for å kunne dekke mangfoldet i operasjoner enda bedre.

Overgangsmuligheter fra JAR OPS til EASA OPS vil være følgende:

«Grandfathering» - videreføring av gjeldende sertifisering og/eller rettighet. AOC holdere, som er basert på EU-OPS vil kunne konvertere direkte. Det vil likevel være en frist på 2 år, for å oppdatere styringsystemer, prosedyrer, etc. AOC'er som er gitt i henhold til JAR-OPS 3, må konverteres innen 2 år.

«Opt/Outs» – Utsettelse av anvendelse av reglene, innenfor en viss tidsramme. (2 år)

Det vil ikke gis noen dispensasjons muligheter når regelverket er endelig innført.

Innføringen av EASA-OPS i Norge vil ta tid. Dette begrunnes med gjennomgang og kvalitetsikring av regelverket (høringer, behandling, etc), samt oversettelse av regeltekst til norsk.



I etterkant av workshopen, benyttet vi fra NHF anledningen til å gi LT's representanter positiv tilbakemelding på innmeldingen av norske særkrav til EASA.

På kvelden var det gallamiddag med god underholdning, og mulighet for og knytte nye kontakter. Dette ble jo selvfølgelig utnyttet av NHF's representanter.

Harald og Alf Terje:

Arbeidsmiljø i sivil luftfart:

Arbeidsmiljøloven gjelder også innen luftfarten. Hele AML gjelder for flygende personell, med unntak av paragrafene angående arbeidstid og verneombudets mulighet til å beordre stans i arbeidet. Dette skjedde så langt tilbake som 1986. I 2010 overtok luftfartstilsynet(LT) som tilsynsmyndighet overfor flygende personell og tilsynet har innledet samarbeid med arbeidstilsynet(AT) i denne sammenheng.

LT og AT vil i tiden fremover jobbe sammen som tilsynsmyndigheter og gjennomføre felles tilsyn i bedriftene innen luftfart i Norge. Ved å gjennomføre tilsyn sammen kan de dekke hele bedriften i et tilsyns besøk og således sette fokus på hele bedriften, ikke bare deler av den.

Fokusområdet for LT og AT innen luftfart er:

- Innlandshelikopter på større anlegg, som også omfatter byggherreforskriften
- Utstasjonering på utebaser
- Sekundær baser med fast personell.
- Flyplasser.

Siden dette er en workshop kommer det også spørsmål fra salen. Hovedsaklig omhandler disse støy i cockpit. Dette er en sak som faller mellom flere stoler da støyforskriften ikke gjelder for flygende personell. Når det ikke finnes myndighetskrav til støy, vil heller ikke produsenter og selskap legge penger i støydempingstiltak. Produsenter og selskap jobber mot pga kostnad, og myndigheter har ingen regelverk de kan bruke.

Et annet spørsmål er hvilke regler som gjelder for utenlandske selskap, både som fly inn til Norge og som operer i Norge. Dette er en sak som kommer mer inn på dagsorden med dagens for-

andringer i markedet og kostnadspress på selskapene. Det ble ikke akkurat lagt under en stol at Ryanair var et av selskapene som var bakgrunn for at tilsynet jobber med å avdekke hva som faktisk gjelder i disse grense områdene.

Det avsluttes med at et godt arbeidsmiljø bidrar til økt sikkerhet.

DAG 2:

Første presentasjon ble gitt av lufthavnsjef ved Stord lufthavn, Jan Morten Myklebust, og omhandlet de to ulykkene de hadde hatt på 8 år. Den første ulykken var et fly som styrtet 200 meter før landing, på grunn av for lite fuel, mens den andre og større ulykken dreide seg om Atlantic airways i 2006. Begge flyene var registrert i Danmark.

Innlegget var sterkt og dreide seg ikke bare om ulykkene direkte, men tok også for seg de mer indirekte situasjonene, rundt redningsarbeidet, håndtering av presse, og også de pårørende.

Siden Stord lufthavn ikke er den del av Avinor, har den også et økonomisk press, samt et omdømme som er lettere å ødelegge. Hvordan disse områdene ble håndtert, ble presentert på en fin måte, og det var nok mange i salen som dette innlegget gikk hardt inn på.



Neste presentasjon var av Kurt Lykstoft Larsen, Danmarks representant i ICAO, og dreide seg om safety, security og miljø.

ICAO ble generelt presentert, og arbeidsområder ble utredet. ICAO jobber spesielt med å bedre sikkerheten innen internasjonal luftfart, men ser at det er lang vei igjen, før luftfarten er i mål. Spesielt Afrika utmerker seg som et område med dårlig statistikk.

I etterkant av dette delte LT ut sitt sikkerhetstrophe, som i år gikk til Ole Jonny Rønneberg. Han mottok trofeet, for inngående og langvarig arbeid, innen sikkerhetsarbeid for para- og hangglidere i Norge.

Neste ut var direktør i Avinor, Dag Falk Pedersen, som presenterte Nasjonal transportplan, og hvilke store endringen denne inneholder. I hovedsak, har Avinor evaluert muligheter og behov for endringer i norsk luftfart, og har kommet frem til følgende hovedpunkter:



- Nytt påbygg til terminal på Gardermoen
- Ny flyplass etableres på Helgeland (Mo i Rana), med klausul om at Mosjøen legges ned.
- Rullebane i Sandnessjøen og i Hammerfest forlenges.

Videre ser Avinor på hvilke tiltak, som kan settes i verk for å forbedre sikkerheten på norske lufthavner, samt å øke kapasiteten.

Heldigvis, har luftfarten i Norge, relativt bra med midler tilgjengelig, og dette sørger for å kunne bygge ut og forbedre anlegg og utstyr på en forsvarlig måte, i forhold til veksten innen transportsektoren.



Så var det over til pauseunderholdningen, som ble holdt av standupkomiker Lisa Tønne. Hun hadde et spesielt skråblikk på sikkerhetsaspektet innen norsk luftfart, og fikk frem mange gode og humoristiske poeng.

Som vanlig var det også tid for paneldebatt. I år var tema følgende: «Fylla har skylda – hvem har ansvaret?».

Debattleder var Tord Berthinussen, og debattanter var Nic. Nilssen, Adm. Direktør OSL, Knut Morten Johansen, Informasjonssjef, SAS, Bjørn Tvette-Berger, Sikkerhetssjef, Norwegian og til slutt flypassasjer Egil Lepsøe.

Debatten dreide seg i hovedsak om en konkret hendelse, der en overstadig beruset passasjer, hadde skapt problemer på en flight med Norwegian, der Egil Lepsøe hadde vært passasjer. Debatten gikk friskt om hvilke områder flyselskapene hadde ansvar, og hvilke prosedyrer som ble brukt i praksis.

Debatten fikk frem mange konstruktive argumenter, og det kom også frem at slike hendelser er vanskelig å beskytte seg mot i praksis. Heldigvis viser statistikken at det er svært få slike hendelser.

Neste foredragsholder var administrerende direktør i Norwegian, Bjørn Kjos.

Han redegjorde for status i selskapet i dag, og deres nye kjempeordre på 222 nye fly. Det er i hovedsak passasjervekst, og drivstoffutgifter som gjør at Norwegian må investeres på en slik måte.

Skal de være konkurransedyktige, og fortsatt kunne tilby de reisende billige flybilletter, er de avhengig av å bruke det mest kost-



effektive materiellet, som til en hver tid befinner seg på markedet.

Siden det er 5 års leveringstid på nye fly, er det derfor viktig å gjøre slike bestillinger før oppgangen i markedet kommer.

Han gjorde også rede for hvilke planer Norwegian har for fremtiden, etter 2020. Det er her indikasjoner på at østens befolkning vil få bedre råd, og vil derfor ha mulighet til å reise mer.

Han mener derfor at vi på sikt vil se en trend, der turisttrafikken snur, og i hovedsak vil reisende komme fra Asia mot Europa, og ikke motsatt, som i dag.



Vise president, ATM, Boeing, Neil Planzer, hadde også innlegg om hvilke store muligheter som finnes innen ATM. Her vil man kunne spare stort på å la ny teknologi i flyene rapportere mer til bakken, og derfor kunne legge opp mer effektive ruter.

Avsluttende foredragsholder var Salvatore Sciacchitano, fra ECAC. Han fortalte om ECAC som organisasjon og europeisk motstykke til ICAO. ECAC vektlegger på samme måte som ICAO samarbeid mellom medlemsstatene, for å fremme sikkerhetsarbeid innen luftfarten. ECAC omfatter flere medlemsland enn EASA, samt Eurocontrol, og vil derfor ha større koordineringsevne, i følge foredragsholderen.



Til slutt var det avslutningstale ved luftfartsdirektør, Heine Richardsen. Han gikk kronologisk gjennom alle foredragene som hadde vært avholdt gjennom konferansen, og takket alle som hadde kommet med sine bidrag.

Så var det tid for workshoper, for dag 2.

Uheldigvis ble en del workshoper avlyst på grunn av sykdom, så både Jostein, Alf Terje og Tommy havnet på Part-66 workshoppen.



Denne ble holdt av Tom Lauritzen fra Luftfartstilsynet, og gjennomgikk EC 1149/2011, som skal tre i kraft 1. august 2012. Forordningen og revisjonen av Part-66, baserer seg på følgende opinions fra EASA:

- 05/2008: Time limits for experience
- 04/2008: Aircraft maintenance licence for non-complex aircrafts
- 05/2008: Privileges for B1 & B2 AML type ratings

Etter overgang til ny revisjon av Part-66, trenger ingen sertifikat å konverteres for å være gyldige. Eventuelle endringer vil gjøres ved neste planlagte fornying (utløpsdato).

Det vil også være en overgangsperiode på 3 år, der de som allerede er i gang med et skoleløp (basic eller typerating), vil kunne fullføre. I praksis vil dette bety at kandidater som begynner høsten 2014, må forholde seg til den nye revisjonen.

Ved denne nye revisjonen vil det komme en del endringer, men de som allerede har sertifikat vil få alle sine rettigheter overført, og dermed ikke miste noe. B2 sertifikatholdere, vil få noe utvidede rettigheter, under visse begrensninger.

I praksis vil dette være snudd fra tidligere praksis, der B1 sertifikatholdere, kunne utføre arbeid i B2 systemer, så lenge man forholdt seg til enkle GO/NO-GO tester, og ikke trengte tolkning av resultater. Etter den nye revisjonen, vil det være slik at B2 sertifikatholdere, kan gjøre arbeid i B1 systemer, hvis funksjonen kan verifiseres med enkle tester. Det kreves likevel 6 måneders praksis på hver enkelt task, for å kunne utstede CRS på slike oppgaver. Det vil også være begrenset til kun det selskapet man jobber for når praksisen opptjenes.

Videre er det bestemt at 5 årsgrensen for å komplettere AML kategorier skal utvides til 10 år. I praksis vil LT her sette 1. august som startdato for eksamener som allerede er avlagt, slik at de som allerede har utløpte eksamener, vil få fulle 10 år, fra 1. august 2012.

For typekurs vil 3 år fra 1. august være gjeldene.

Ansvarsfordelingen for hvem som skal sørge for at vedlikeholdspersonellet som utfører vedlikeholdsoppgaver er også bedre defi-

nert, der 145 organisasjonene har fått et mer klart ansvar for å ha kontroll på hvem som er kompetent til hver enkelt oppgave. Det vil derfor være større muligheter enn før, for å gi begrensninger i company approval til den enkelte.

For typekurs, vil det nå bli slik at man gjennomgår teoretisk trening og praktisk trening i en 147 organisasjon, og for første sertifikat et On job training (OJT) program i en 145 organisasjon. Dette programmet skal være godkjent på forhånd, og man må minst utføre 50% av de oppsatte oppgavene. Det er ikke satt noe tidskrav til hvor lenge OJT skal vare, men totalpakken med 147 og 145 treningen må være fullført innen 3 år.

Det er også kommet inn revisjon på hvordan luftfartøyene inndeles. Før har det stort sett bare vært klassifisert som fixedwing eller helikopter, samt vektclasser.

Etter det nye systemet, vil man dele luftfartøyene inn i grupper, som følger:

- Gr. 1: Complex motor powered aircrafts, including one of following;
- Multi engine helicopters
 - Max altitude exceeding FL 029
 - A/C with fly-by-wire
 - Other A/C requiring an A/C type rating
- Gr. 2: a) Single turbin propeller
b) Single turbin helicopters
c) Single piston helicopters

Gr 3: Piston engine

Det er også kommet en ny sertifikat kategori, som heter B3. Denne vil gjelde for non-pressurized A/C med MTOW under 2000 kg. Dette vil i hovedsak være for små fly og helikoptre. Det som er verdt å merke seg i forbindelse med opptjening av praksis, vil være at alle arbeidsoppgaver skal foregå under «direct supervision» av CRS personell. Det vil derfor i praksis være vanskelig å opptjene nok praksis, ved å bare skru litt i ny og ne. Det kreves at praksisen er oppdatert også, så det vil derfor også sette grenser for hvor lang periode man kan opptjene praksisen over.

For NHF,
Tommy Olsen og Teknisk komite

Flyfagkonferansen 2011

Flyfagkonferansen arrangeres av NHO Luftfart, og har vært avholdt årlig, bortsett fra i 2010 da den ikke var noen konferanse. I år var hovedtemaet opplæringspakken for flyfag som fulgte med på kjøpet da Luftforsvaret kjøpte nye C-130 Hercules transportfly fra Lockheed Martin. De fire videregående skolene som har flyfag og Luftforsvarets Skolesenter på Kjevik får den vederlagsfritt. Pakken dekker hele pensumet for Part-66 basic.

Konferansen startet med den høytidelige overleveringen av del 2 av pakken, som omhandler helikopter. Europadirektør i Lockheed Martin, Philip Gregariou og Klaus Schmidt-Klyk fra Lufthansa overleverte pakken, i form av en harddisk innpakket som gave, til representantene for Luftforsvarets Skolesenter Kjevik og de videregående skolene som har flyfag. Første del som går på fixed wing ble overlevert i 2009.

Pakken er utviklet av Lufthansa Technical Training, og Lockheed Martin har levert den til Norge som en del av avtalen om kjøp av transportflyene. Pakken er bygget opp i de samme modulene som EASA Part-66, og skal være tilstrekkelig til å gi elever



Høytidelig overlevering av opplæringspakken.

uten noen forkunnskaper om flyteknikk flyteknisk Part-66 basic. Pakken har en elektronisk del med instruksjonsvideoer, illustrasjoner med lydcommentarer og en skriftlig del.

Ole Bigum og Paul Holmen, henholdsvis avdelingsleder for flyfagene ved Skedsmo og Bardufoss videregående skoler, holdt hvert sitt foredrag om bruken av e-lærings pakken. Skedsmo VGS tok pakken i bruk i undervisningen f.o.m. skoleåret 2009/2010. Ikke alle modulene i pakken benyttes, noen moduler brukes delvis, og tradisjonelle læremidler brukes også fortsatt. På den tiden de har brukt pakken har de blitt kjent med pakkens sterke og svake sider.

En stor fordel er at elevene har tilgang til e-læringen på sine egne pc-er og kan bruke den til hjelp med lekser og repetisjon. E-læringen gir mange flere illustrasjoner og tegninger enn en lærer ellers ville kunne presentere. Dette gjør det lettere for elevene å forstå stoffet enn det ville vært uten alle illustrasjonene og videoene. Pakken inkluderer jevnlig oppdateringer slik at den til en hver tid er oppdatert i forhold til teknologiutviklingen, de tidligere læremidler klarte man ikke å holde helt oppdatert. Pakken er i sin helhet på engelsk, noe som kan være et problem for VG2 elevene, de kommer normalt sett rett fra grunnkurs elektro og er rundt 17 år. De har ofte ikke gode nok engelsk kunnskaper til å forstå stoffet når det presenteres på engelsk. Originalt er pakken laget på tysk, og i oversettelsen til engelsk har det skjedd noen feil. Materiallære modulen har litt mye fokus på gamle materialer som tre, dop og duk. De fire flyfagsskolene og Kjevik har jevnlig møter der de deler erfaringer, og samordner sine ønsker om revisjoner som blir oversendt Lufthansa Technical Training slik at de kan oppdatere pakken.

Totalt sett er skolene fornøyd med pakken.

Synnøve Aga fra NHO luftfart holdt et foredrag om hva de gjør i forhold til flyfagene i den videregående skolen. Utdanningsministeren har foreslått å fjerne engelsk fra yrkesfagene, inkludert flyfagene. Dette er noe NHO Luftfart jobber sterkt i mot, da gode engelskkunnskaper er essensielt i flybransjen. Det jobbes for at man skal ta inn elever fra grunnkurs teknikk og industriell



produksjon på flyfag, ikke bare fra elektro slik som i dag. Før reform-94 tok flyfag fra både mekanisk og elektro.

Inge Solvik, sjef for Luftforsvarets skolesenter på Kjevik, holdt foredrag om flyteknisk utdanning i Luftforsvaret. I de siste årene har Luftforsvaret begynt å tilpasse seg EASA regelverket, selv om de ikke er underlagt det. Luftforsvarets skolesenter på Kjevik er godkjent etter Part-147 for å utdanne folk til Part-66 basic. Dette for å gjøre seg mer attraktiv i rekruttering av folk, slik at folk får en kompetanse som kan brukes sivilt. Kjevik startet for noen år siden å ta inn folk uten noen flyfaglig kompetanse og utdanne dem til Part-66 basic. Dette fordi de ikke får inn nok folk fra de sivile skolene. Forsvaret foretrekker at deres flytekniske personell er befal, dermed må alle som søker seg til Luftforsvaret gjennom befalskolen på Kjevik, mange av dem som søker fra de sivile flyfagskolene faller ut på de fysiske kravene. Dette er en av hovedårsakene til at Luftforsvaret får for få fra de sivile skolene, og derfor startet sin egen Part-66 basic utdanning. De som kommer inn fra de videregående skolene med flyfag gjennomgår befalskole på Kjevik, samtidig som de får generell studiekompetanse. Etter fullført befalskole og generell studiekompetanse blir de lærlinger ute på flystasjonene, totalt 3 år som avsluttes med fagprøve. De som ikke kommer fra flyfag må ha generell studiekompetanse for å komme inn, på Kjevik får de befalskole og Part-66 basic teori. Deretter gjennomgår de et praksisprogram som sammen med teorien gir Part-66 basic lisence, totalt 3 år for dem også. De som kommer inn med generell studiekompetanse følger bare praksiskravene for Part-66 Basic Lisence. For dem som går som lærling befal gjelder opplæringsplan for fagbrev i den videregående opplæring, her er det flere krav til praksis enn i Part-66. Dette gjør det vanskeligere for avdelingene å ha lærlinger, enn dem som følger det rene Part-66 løpet, og avdelingssjefene på flystasjonene vil heller ha dem enn lærlinger.

Aina Knutsen fra Luftforsvaret fortalte litt om hvordan de ser for seg fremtiden for flyteknisk vedlikehold i Luftforsvaret. I dag har Luftforsvaret mange forskjellige faggrupper med hvert sitt spesialfelt på flyene, i fremtiden ser de for seg færre faggrupper og at hver har et bredere kompetansefelt, og kanskje ikke så mye

spisskompetanse. Luftforsvaret ser ikke for seg å ta tungt vedlikehold på sine nye fly og helikoptre, men at dette outsources til andre aktører.

Luftforsvaret har analysert sitt personellbehov i fremtiden og sett på alderssammensetningen blant sitt flytekniske personell. Dette er noe sivil sektor har gjort i liten grad, men er i ferd med å begynne med. Pr i dag er det en veldig stor gruppe mellom 40-50 år i Luftforsvaret, i forhold til de andre aldersgruppene. Kombinert med at de fleste av disse er yrkesbefal som kan ta ut pensjon i slutten av femtiårene, vil Luftforsvaret i løpet av 10-15 år ha et stort behov for flyteknisk personell.

For å gjøre Luftforsvaret til en mer attraktiv arbeidsgiver for flyteknisk personell får flyteknisk befal bedre vilkår enn annet befal. I motsetning til annet befal, uten krigsskole, blir flyteknisk befal yrkestilsatt med en gang, hvis de ansettes etter endt plikt-tjeneste, og det blir de som vil det da Luftforsvaret mangler flyteknisk personell. Yrkestilsatte befal kan ikke sies opp uten dom, og er dermed garantert jobb i Luftforsvaret, men ikke et bestemt sted, frem til pensjonsalderen. De fleste andre befal som ansettes enten på tidsbegrensede kontrakter, eller fast som avdelingsbefal, de er ansatt som andre stalige ansatte, men bare til de blir 35 år. Da er de normalt sett fri for jobb, hvis de ikke i mellomtiden har blitt yrkestilsatt. I tillegg får flyteknisk befal et kompetansetillegg, i Forsvaret lønnes befal vanligvis etter grad, altså får flyteknisk befal høyere lønn enn hva graden tilsier.

Fagnemnda for flytekniske fag

Vi smiler alltid ;)

Fagnemnda er representanter valgt fra alle bedriftene i bransjen som deltar i lærlingordningen. Oppgaven er å bistå gjennomføringen av selve fagprøven, vurdere gjennomføringen og utførelsen til kandidatene og å gi den gode eller dårlige nyheten når oppgavene er levert.

Dette er både en spennende og utfordrende jobb som byr på alt fra herlige oppturer til tøffe nedturer. For oss er det et ønske at alle skulle bestå, men samtidig må vi sette en standard som opprettholder sikkerhetskulturen, tanken om et arbeid utført av personell med høy kompetanse og et øye for kvalitet. Dette gjør selvfølgelig at det av og til må tas upopulære og tunge avgjørelser som får konsekvenser for kandidaten som har gått opp til prøve.

Fagnemnda for flyfag i Rogaland er ikke store gruppen, men det er en sammensveist gjeng som tar oppgaven svært seriøst og gjennom sitt arbeid har oppnådd å være med på å sette en standard for opplæringen ute i lærebedriftene. Når fagprøver skal arrangeres i andre landsdeler har det blitt en gjenganger at fylkeskommunene rundt om ser mot Rogaland når de trenger en nemnd. Vår lille nemnd på bare ti medlemmer dekker alle de flytekniske fagene og har blitt sendt over hele landet for å bistå fagprøver. Bare for å nevne noen steder kan vi trekke frem fagprøver hos Airlift i Førde, CHC i Bergen, Forsvaret i Banak og

på Bardufoss. Arbeidet i nemnda er noe som bringer bransjen og bedriftene tettere sammen, noe som både gir motivasjon og personlig faglig utvikling.

Vårt siste "stunt" var fagprøvene hos Norwegian på Sola. Et spennende oppdrag både for oss og selskapet. Dette var Norwegian's aller første lærlingkull, så fagprøven ble ikke bare en test av kandidatene men også av lærebedriften. Fagprøvene var også krevende for nemnda i og med at bedriften var ny for oss. Det måtte gis opplæring i interndokumentasjon, interne prosedyrer og kvalitetssystemer. Ikke minst var det en utfordring å skulle sette seg inn i helt nye flystemer fra fixed wing for oss som elsker hysteriske roterende vinger.

Fagprøvene ble gjennomført over to gange syv dager, hvor de fem første i hver prøve på nattskiftet. Når det skal være sagt, var de fleste i nemnda relativt glad for at det ikke jobbes så mye nattskift der vi kommer fra. Men alt i alt så liker vi utfordringer og tok dette på strak arm og gjorde det vi kunne for at prøvene skulle bli en suksess. Det ble de også og fagnemnda for flytekniske fag i Rogaland vil gratulere Norwegian med fire sylferske fagarbeidere som alle gjennomførte sine fagprøver til bestått.

For NHF, Thorbjørn Erland



Inspeksjon av air.cond. systemet på Boeing 737



Red Bull og kaffi er som dynamitt på nattskiftet



Boeing 737 i Norwegian's hangar på Sola, "gamle Braathens-hangaren"

Med hodet rettet mot fremtiden

I høst tok elevene fra kullet 2009-2011 innen flyfag, sine første skritt inn mot flyindustrien, som lærlinger hos bedriften Heli-One. Fem lærlinger ble tatt inn, og nå skal en av dem (Elisabeth Hjelm), fortelle om hvordan det var å gå fra skoleelev til lærling.



Navn: Elisabeth Hjelm

Alder: 19 år

Utdannelse: Flyteknisk ved Bodø videregående

Hva gjør du nå: Jeg er systemmekanikerlærling ved hydraulisk avdeling.

Tidlig en mandagsmorgen i mai ringte telefonen og man svarer med et litt trøtt: «Hallo». På andre siden av røret hører man en vennlig stemme man kjenner igjen etter intervjurunden. «Vi vil gjerne tilby deg», før hun hadde avsluttet setningen, tenkte jeg med meg selv: «De vil ha meg, meg», dette med et stort glis om munnen. Slik var det lærlingtiden min begynte. Etter endt skolegang ved Bodø videregående skole, begynte jeg hos Heli-One som lærling.

Noen måneder etter, nærmere sagt første september 2011, møter man forventningsfullt opp på Heli-One sin base ved Sola. Man

blir tatt godt imot og får utdelt det man trenger av midler til å gå lærlingtiden i møte.

”Man er bare en liten del av noe stort, som får et helikopter til å fly”

Opplæringen i starten ved min avdeling på hydraulikk, gikk ut på å få bedre kunnskap om hvordan bruke utstyr og verktøy, hvordan man leser manualer og reviderer dokumentasjon og metoder innen verkstedet. Etter hvert fikk jeg min første komponent og man følte presset, men det er bare å sette i gang. Det gikk jo i mitt eget lille tempo, men nå som jeg har vært gjennom det noen ganger føler man seg mer sikker og kan litt mer. Da blir oppgaven gjort på relativt mindre tid og med mye bedre resultat. Man har selvfølgelig noen ganger gjort feil, men dette har resultert i bedre lærling og tenkning om hvordan man skulle reparere delene.

Akkurat nå er jeg på runde innen alle verkstedene, der vi får se alt innen firmaet og hva det har å tilby. Samtidig som man ser, at man er bare en liten del til å gjøre noe så stort til å få noe til å fly, man må ta med alle avdelingene og hardt arbeid for å få ut det sluttresultatet, som vi alle kan være stolte av.

Jeg vil si at bedriften er meget flink å følge oss opp og de som er fagarbeidere som lærer opp oss lærlinger, viser hele tiden at de

Positiv og topp motivert ungdom hos Heli-One på Sola





1- og 2 års lærlingene (4 innen teknisk utdanning og 3 innen avionikk utdanning) ved Heli-one med lærlingkoordinator Kirsti Frantzen. Fra Venstre: Jone Egeland Fløysvik, Elisabeth Hjelm, Gaute Sele Svendsrud, Kirsti Frantzen, Rikard Ollestad, Bjørn Kristian Syljet, Stian Tjessem, Henning Knudsen.

kan utføre oppgaver innen sitt fagområde og vil gjerne lære det videre. Med dette føler vi oss sikre på at vi får en god utdanning innen yrkesgrenen vi har valgt.

De ser oss samtidig som mennesker og alle kan ha en dårlig dag, men de vet at vi kan prestere og vil alltid prøve å presse den egenskapen frem.

«Den eneste som er ansvarlig for hva man vil oppnå, er deg selv, så stå på»

Lærlingtiden er som å ha praksis (som vi har hatt og dere har på skolen), hele tiden. Man må være nøye på manualbruk, riktig del i henhold til partnummer og serienummer, arbeide fornuftig og ha hode med seg på hva man gjør. Det hjelper ikke å legge skylden på noen andre, det er meg som er ansvarlig for hva jeg gjør og han som sjekker om jeg har fullført oppgaven rett. Det hjelper også veldig å vite at man har hjelp i de andre lærlingene, som er en gjeng jeg vil beskrive som; En livlig gjeng som er der for hverandre når vi trenger hverandre.

Det å gå fra elev til lærling er en stor forandring, men man må holde samme motivasjon og ha samme mål. Mitt råd til de som går på skolen, gjør ditt aller beste på skolen og stå på. For hvis du ikke vil det virkelig selv, hvem skal stå på for deg da?

Det viktigste jeg lærte innen min skolegang var vel de store fem man måtte ha for å komme fram i livet. Læreren min for videregående trinn 2 tar frem hånda og strakk ut en og en finger mens han sa; ARBEID, ARBEID, ARBEID, ARBEID, ARBEID. Det er spikret inn i hodet mitt, at man må arbeide for å nå noe.

Så nå dine mål og drømmer, for det klarer du!

Det klarte jeg!





Å forstå tallene

Etter forespørsel fra lokalforeningene arrangerte NHF i desember kurs i økonomi og regnskapsforståelse for tillitsvalgte. Kurset viste seg å bli svært populært og hadde deltagere fra så å si alle lokalforeninger og fra foreninger tilknyttet NFO.

Flere av de tillitsvalgte i lokalforeningene ble tipset om at De Facto, kunnskapssenteret for fagorganiserte, tilbyr kurs i regnskapsforståelse. Interessen vokste og det ble foreslått for forbundsstyret at et slikt kurs ville være både nødvendig og interessant å få satt opp. NHF har det siste året hatt en enorm pågang på sine kurs og satte selvfølgelig opp kurset for å møte foreningenes ønsker.

Til å holde kurset hentet NHF inn Roar Eilertsen som er ekspert på området. Roar har vært i De Facto helt siden oppstarten i 1989, og har fungert som senterets leder i mesteparten av denne tiden. Han er utdannet samfunnsøkonom og er M. Sci. i Internasjonal Politisk Økonomi. I tillegg har han lang erfaring som industriarbeider og tillitsvalgt i fagbevegelsen, han har og vært journalist i dagspressen.

Målet med kurset var å gi deltagerne en generell forståelse av hvordan man leser et regnskap, hvordan tallene henger sammen. Det var ikke meningen at en skulle bli utlærte regnskapsførere og revisorer etter kurset. Men det skulle gi en del svar. I tillegg til forelesningene har Roar også skrevet en bok til kurset som deltagerne fikk med seg og kan bruke som oppslagsverk senere.

Et av de viktige spørsmålene som man må ta stilling til er om tillitsvalgte må lære økonomi og regnskap? Tiden har vel vist, at det er svært sentralt. Det er viktig at en har en god begrepsforståelse og at man kan hente ut viktige fakta som topplinje, bunnlinje, verdiskapning, avskrivning osv.

Kurset tok utgangspunkt i begrepene som man støter borti i forbindelse med regnskapsprinsipper i privat sektor og internasjonale konsern. Både kurset og boken som Roar har skrevet går gjennom måter for enkel regnskapsanalyse som tillitsvalgte bør kjenne til for å hente ut viktige og sentrale opplysninger fra regnskapene.

Det ble en del oppgaver og gruppearbeid. Og for å få kurset til å bli ekstra lærerikt hadde alle deltagerne på forhånd fått beskjed om å ta med seg regnskapene fra sine egne bedrifter. Dette ble grunnlag for regneoppgaver og utprøving av analyse. Det var også svært lærerikt å se hvordan ulike bedrifter setter opp sine regnskap, og hvor likt det egentlig er.

Roar er en dyktig fagperson på området og ble satt stor pris på av deltagerne. Det ble blant annet kommentert at han klarte å gjøre regnskap som for oss vanlige er litt kjedelig til svært engasjerende og interessant. Han åpnet kurset med en introduksjon av internasjonal økonomi og finanskrisen. Dette var så spennende at han bort i mot trollbant hele salen. Et fantastisk bra kurs som både kan og bør settes opp igjen ved en senere anledning.

For NHF, Thorbjørn Erland

Enighet bringer oss sammen, uenighet bringer oss fremover

Et trettittals medlemmer fra de ulike lokalforeningene i NHF og NFO var samlet til kurs i konflikthåndtering på Gardermoen 22. – 23. mars. Erik Jullumstrø fra Info Tjenester var hentet inn som foredragsholder, og kurset var rettet både mot tillitsvalgte i fagforeningssammenheng og verneombud.

NHF's kursprogram skal ikke bare få det beste ut av de som i dag sitter i styrevervene, men også nå ut til alle medlemmer for å løfte kompetansen og vekke interessen. Derfor var det svært positivt å se et kurs med så mange tillitsvalgte utenfor styrevervene som deltagere. Det er gjerne her man må sette fokus for å verve fremtidige foreningsrepresentanter og tillitsvalgte.



Erik Jullumstrø

I utgangspunktet hadde forbundet fått forespørsel om sette opp et kurs i konfliktløsning, men som Erik setter fokus på så er ikke

det så lett. Dersom en kunne kurse i konfliktløsning hadde man vel funnet fasiten til et miljø uten konflikter. Det ville vært umulig med tanke på at alle individer er forskjellige og agerer forskjellig i ulike situasjoner. Det ble derfor mer realistisk å vinkle kurset inn på konflikthåndtering. Hvordan håndterer man en konflikt, hvordan forstår vi hva en konflikt er, hvordan identifiseres konflikter og hvordan kan man lage en strategi for å håndtere konflikter når de oppstår.

Å forstå at alle er forskjellige og bevisstgjøring på ulike person typer er en viktig del av hvordan en unngår konflikter. En del konflikter oppstår fordi enkelte ikke innser at en er forskjellige og at andre oppfatter ting forskjellig. Av og til må man rett og slett akseptere at andre ikke liker en som en "beste venn". Man må forvente at ulike personer med dårlig kjemi kan håndtere hver andre i hverdagssituasjoner med respekt og verdighet, uten at en trenger å ha kjemi som venner. Dette kunne gjerne ha løst en del begynnende miljøkonflikter som etter hvert kan utvikle seg til virkelige arbeidsmiljøproblemer.

Bevisstgjøring og det å ha fokus tidlig når et problem oppstår er tydeligvis en god knuteløser i konflikter. Problemet er at en ikke

Fullsatt kurs med deltagelse både fra NHF og NFO



ser symptomene tidlig. Det er viktig å identifisere problemene slik at de ikke får utvikle seg. Dette krever at en er åpen, ærlig og tør å ta tak i ting. Dette krever igjen stor tillit til alle parter i en konflikt. Forskning viser at kjennetegnene på bedrifter med lite konflikter, er bedrifter med godt samarbeid, god kommunikasjon, kommunikasjon begge veier, tydelig ledelse med klare mål og strategier, godt samarbeid og høyt fokus på et motiverende arbeidsmiljø.

Et av målene for kurset var å se om det var mulig å lage en prosedyre for konflikthåndtering. Dette var et engasjerende og spennende gruppearbeid, men det var ingen fasiløsning på utfordringen. Det som gruppearbeidet konkluderte med var at det er mye å ta tak i. Et første punkt kunne være opplæring. Hvilken opplæring i konflikthåndtering har ansatte, tillitsvalgte, ledere osv. Allerede her kunne man eliminert en del konflikter. En tanke var, om man kunne legge kursing i konflikthåndtering inn som en del av kontinuitetstreningen av menneskelige faktorer. Det er vel ikke tvil om at konflikter på arbeidsplassen kan ha en vesentlig betydning for hvordan vi blir følelsesmessig påvirket i det daglige, og dermed en faktor som kan få betydning for flysikkerheten. En

grundig opplæring i konflikthåndtering og bevisstgjøring kan derfor få en positiv effekt på sikkerhetskulturen i bransjen.

Vi kom ikke frem til noen fasit for konfliktløsning, men vi lærte mye. En god ide å ta med hjem er at foreningene kan invitere bedriftene med på å sette seg ned for å se om det finnes eller om det kunne vært aktuelt å utarbeide en plan for effektiv konflikthåndtering i bedriftene. Et positivt innspill fra foreningene til bedring av arbeidsmiljøet.

For NHF,
Thorbjørn Erland

Tore Loe, CHC og Finn Thommassen, Bristow



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.

Endringer i gjennomføring av typekurs

I forbindelse med revisjon av Part-66, vil det også komme endringer i gjennomføringen av typekurs.

For første typekurs som man gjennomfører, vil man ha kurset inndelt i tre deler:

- Teoretisk trening ved 147 organisasjon (skoleavdeling), som avsluttes med eksamen(er)
- Praktisk trening ved 147 organisasjon (skoleavdeling), som avsluttes med assessment(s)
- On the Job training (OJT) ved 145 organisasjon. (vedlikeholdsorganisasjon)

De to første delene, vil nok i praksis bli ganske likt det opplegget som allerede eksisterer i dag.

I tillegg er det gjort krav om ekstra praksis i en vedlikeholdsorganisasjon. Dette kravet kommer nok av at EASA har fått tilba-

kemelding om at praktisk trening i en skoleorganisasjon ikke vil være tilstrekkelig.

OJT biten av typekurset, skal inneholde et fastlagt, og godkjent program, med fastsatte arbeidsoppgaver. Dette programmet vil ikke være tidsbegrenset, men det vil være et krav at 50% av oppgavene er gjennomført.

Det som er viktig å være klar over, er at programmet, må være godkjent av myndigheten, som skal utstede sertifikatet. Det vil derfor være viktig å få dette godkjent hos Luftfartstilsynet, hvis man som norsk sertifikatnehaver, får slik trening i utlandet.

Disse endringene vil være gyldig som norsk rett fra 1. august 2012, hvis alle implementeringsprosesser går etter fastsatt plan.

For teknisk komité og NHF, Tommy Olsen

Utvidelse av periode for å fullføre basic training

I forbindelse med revisjon av Part-66, blir tidsfrist for å fullføre basic training (teori og praksis), utvides fra 5 til 10 år. Innføringen av denne revisjonen vil innføres i Norge 1. august 2012, så fremst implementeringsprosessene går sin planlagte gang. Luftfartstilsynet har hatt endringen ute på høring, og NHF stilte seg positiv til en slik endring.

For kandidater som allerede har avlagt eksamener, og eventuelt har noen eksamener som er utgått etter dagens 5-års regel, vil få sine eksamener datert fra 1. august 2012. I praksis betyr dette at man vil få 10 år, uansett om man har avlagt eksamen for flere år tilbake. Dette forutsetter at pensum, fortsatt er likt, noe som vil være tilfelle for kandidater som har avlagt eksamen under JAR/EASA system.

For teknisk komité og NHF, Tommy Olsen

Informasjon om basisforordning EC 216/2008



Basisforordningen er øverste lovverk i EASA, og virker på en måte som grunnloven i alt EASA foretar seg av regelverks-håndtering. Pr i dag, opererer Norge etter basisforordning 1592/2002, men er nå i ferd med å implementere den «nye» forordningen EC 216/2008.

Ut fra figuren under, vil man se at 216/2008, ligger over alt annet regelverk, i EASA-systemet.

EASA-regelverket som gjelder for oss på teknisk spesielt, finner man under grenen «Airworthiness».

Denne er igjen delt i to deler, der man har et sett med regelverk som gjelder for design og førstegangsgodkjenning av luftfartøy, «initial airworthiness», og «Continuing Airworthiness», der man finner regler for vedlikehold av luftfartøyene som vi opererer.

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

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 gjennomføres 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.

Når det gjelder implementeringen av 216/2008, i Norges rettsystem, må dette gjøres enten gjennom en lov eller en forskrift.

I teorien skal slike nye forordninger, implementeres så raskt som

mulig, i norsk rett, etter de er vedtatt i EASA. Likevel om Norge ikke er EU-medlem, har vi forpliktelser som medlemsland i EASA, samt gjennom EØS-avtalen.

I praksis viser det seg å ikke være så enkelt å implementere en slik forordning. I tilfellet med 216/2008 for Norges del, har det særlig vært utfordringer rundt EASA's mulighet til å bøtelegge sertifikatnehavere (institusjoner), som ikke overholder regelverket. I følge norsk lov, skal det kun være norsk rett som har anledning til å straffe og bøtelegge i Norge.

I praksis, vil det ved en implementering oppstå en konflikt mellom disse to regelverkene, noe som myndighetene har måtte løse før implementeringen.

Løsningen har, i samarbeid med Island, som også er utenfor EU, å la EASA bruke EFTA's organ ESA, som bøteleggingsmyndighet, om slike tilfeller skulle oppstå.

Det har vært høringsrunde for implementeringen av basisforordningen, og NHF har anmerket at denne ikke vil være gjeldende for norsk kontinentalsokkel. Ellers ble det ikke gitt andre anmerkninger i vårt høringsvar.

Basisforordningen er planlagt tatt inn i norsk rett i løpet av våren 2012.

Mer informasjon om basisforordningen kan du finne på http://www.luftfartstilsynet.no/regelverk/Europeisk_regelverk/article213.ece og; <http://easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>

For teknisk komité og NHF,
Tommy Olsen

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 events som vi deltar på blir selvfølgelig lagt ut på vår nettside www.nhaf.no

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

16. -18. april 2012

Flyoperativt Forum, Gardermoen

9. – 10. juni 2012

Sola Air show, Stavanger Lufthavn Sola

12. – 14. juni 2012

Beredskapskonferansen, Tromsø

Konferansen er en arena for nasjonal og internasjonal erfaringsutveksling og samarbeid om beredskap på land og sokkel.

11. – 12. september 2012

Solakonferansen, Stavanger Lufthavn Sola

Konferansen er den største for flysikkerhet i Skandinavia. Konferansen arrangeres årlig og tiltrekker seg forelesere fra både nær og fjern. NHF har som tradisjon å delta for å gi medlemmene tilbakemeldinger på hva som rører sig i bransjen.

11. – 16. september 2012

ILA Berlin Air Show, Berlin

Et av verdens største air show som tiltrekker seg stort sett alt av fly og helikopter som er av interesse. Spesielt for utstillingen i Berlin er deres fokus på helikopter og de har en egen "avdeling" kun for oss!

17. – 19. oktober 2012

Arbeidsmiljøkongressen, Bergen

Landets største konferanse som setter arbeidsmiljøet i fokus. Samler over 500 tillitsvalgte, verneombud og representanter fra alle typer bedrifter og bransjer.

Kursplan 2012

For NHF er det viktig at våre tillitsvalgte i forbundet og i lokalforeningene blir kurset for den oppgaven de har blitt valgt til å utføre. Derfor har vi satt opp følgende kurs for kommende vår og høst. Nytt for året er samarbeidet med IE som gir forbundet mulighet til å delta på en rekke kurs i regi av Industri Energi sitt kompetansesenter i Stavanger.

Skulle det være ønske om andre kurs kjøper vi plasser hos de forbund/arrangører som vil være aktuelle. Innspill og forslag til kurs og utdanning rettes til styremedlem utdanning på mail: utdanning@nhaf.no

22. – 23. mars 2012

Kurs i Konfliktåndtering.

Kurset ga en grunnleggende forståelse av problematikken rundt konfliktåndtering. En grei innføring i viktige elementer, men ingen fasitløsning til å løse konflikter.

Foreleser: Erik Jullumstrø fra Info Tjenester

12. -13. april 2012

Kurs i Bedriftsøkonomi.

I samarbeid med Industri Energi (IE) kan vi nå tilby et helt nytt kurs innen bedriftsøkonomi. Dette kurset vil gi deg mulighet til å lære mer om bedriftens økonomi, med mer.

Foreleser: Roar Eilertsen fra De Facto.

26. – 27. april 2012

Grunnkurs for tillitsvalgte

Grunnkurs med Tellef Hansen fra De Facto som foreleser. Kurset er åpent for alle NHFs medlemmer og er spesielt egnet for tillitsvalgte, verneombud og for de som ønsker å ta verv som tillitsvalgt

2. – 3. mai 2012

I fred på jobben.

I samarbeid med Industri Energi (IE) kan vi nå tilby et helt nytt kurs innen trakkasering på jobb. Kurset vil ta for seg flere forskjellige elementer som medlemmer og tillitsvalgte berøres av

10. – 11. mai 2012

Sekretær i avdelingen.

I samarbeid med Industri Energi (IE) kan vi nå tilby kurs der deltageren skal tilegne seg grunnleggende kunnskap og forståelse for hva som ligger i og forventes av sekretærrollen

14. – 15. mai 2012

Kasserer i avdelingen.

I samarbeid med Industri Energi (IE) kan vi tilby kurs der deltageren skal tilegne seg grunnleggende kunnskap og forståelse for hva som ligger i og forventes av kassererrollen.

3. – 4. september 2012

Verneombudsarbeid.

I samarbeid med Industri Energi (IE) kan vi tilby kurs rettet mot verneombud. Kurset skal gi verneombud en innføring og hjelp til hvordan man bør håndtere de ulike problemstillingene som et verneombud vil møte i sitt virke. Kurset vil i stor grad være casebasert, med reelle problemstillinger

13. – 14. september 2012

Kurs i Arbeidsrett

Nærmere beskrivelse gis på nettsidene når det er klart, følg med!

18. – 19. oktober 2012

Endringsprosesser og omstillingsprosesser.

I samarbeid med Industri Energi (IE) kan vi nå tilby kurs der deltageren skal tilegne seg forståelse og innsikt i grunnleggende teorier på fagområdet i forhold til organisasjon, ledelse og medarbeidere.

15. – 16. november 2012

Kurs i Forhandlingsteknikk.

Nærmere beskrivelse gis på nettsidene når det er klart, følg med!

Kursene er åpne for alle medlemmer, og vi anbefaler også alle tillitsvalgte i lokalforeningene om å melde seg på kursene. Påmelding gjøres direkte på forbundets hjemmesider i vårt nye interaktive påmeldingssystem. Gå inn å se på www.nhaf.no.

Det er lurt å merke seg at påmeldingsfristen på enkelte kurs er relativt tidlig, og derfor er det lurt å være tidlig ute med påmeldingen. Påmelding kan også sendes på mail til kurs@nhaf.no

LOKALFORENINGENE

BRISTOW NORWAY TEKNIKER-FORENING

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

Nestleder:
Kim Söderberg
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 TEKNIKER-FORENING

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

Styremedlem Florø-Kr.Sund-Br.Sund
Arild Vorkinn
Arild.Vorkinn@chc.ca
Mob: 911 84 188
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 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 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
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:
Vidar Giljebrekke
vidar.giljebrekke@heli-one.ca
Arbeid: 51 94 18 73

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:
Janne K. Gjesdal
2. Vara
Kristine Mykkeltvedt

TAF LUFTRANSPORT

Leder:
Henning Lyngmo
Henning.lyngmo@lttech.no
Mob: 909 52 893
Arbeid: 77 21 16 62

Nestleder/sekretær:
Nils Fredrik E. Ottosson
Fredrik.ottosson@lttech.no
Mob: 957 35 311
Arbeid: 77 60 83 20

Kasserer/styremedlem:
Åge Bjerkmø
Age.bjerkmo@lttech.no
Mob: 907 60 075
Arbeid: 77 60 83 21

Vara:
Ernst M. Pedersen
ernst@lufttransport.no
Mob: 900 90 290
Arbeid: 77 60 83 45

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

Advokathjelp

Det kommer stadig henvendelser til oss i styret om hvilke rettigheter vi har som medlemmer. NHF har fast advokatavtale som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål. I tillegg har alle medlemmer anledning til å benytte advokaten til private saker inntil 5 timer kostnadsfritt pr. år. Vår faste advokat er tilknyttet et advokatfirma hvor de har alle typer advokater. Ønsker du å benytte deg av dette tilbudet, vennligst ta kontakt med foreningskontoret. Tlf. 51 94 19 24

B



**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.