

NHFNytt

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 2-2013 24. ÅRGANG





Et advokatfirma som dekker dine
behov for juridiske tjenester

ARNTZEN
de BESCHE

www.adeb.no



Våre advokater har spesialkunnskap på ulike rettsområder.
Sammen utgjør vi et komplett advokatfirma.

AdeB Advokatfirma Stavanger DA er fast samarbeidspartner med
Norsk Helikopteransattes Forbund, deres lokalforeninger og deres medlemmer.

Ta kontakt med:
Thomas Smedsvig tsm@adeb.no eller Alexander Terjesen ate@adeb.no,
eller vårt sentralbord på tlf. 51 89 89 00

- LEDER -

Kjære medlem

Da var sommeren definitivt over. Det er blitt kaldt, det regner, ja det kan også bety sommer her i Stavanger, men nå er det høst.

Vi fikk en utrivelig slutt på sommeren. En ny helikopterulykke i Nordsjøen. 23. august havarerte en super puma L2, utenfor Shetland. Det er alltid det siste vi trenger. Og hver gang det skjer en ulykke, så må en også ta med seg informasjonen om hva som skjedde, og lære av det. Bli bedre, og sørg for at det ikke skjer igjen. Men dette er dyrkjøpt lærdom. Og når det skjer tap av liv, da er det for dyrt. Vi må bli enda bedre til å forebygge slike ulykker.

Mye er gjort i Norge siste 15 år, for å lære, forebygge, og kanskje avverge ulykker. Det er for eksempel lagt ned et solid arbeide av samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel. Hele bransjen er blitt analysert og vurdert flere ganger, og tilrådninger om forbedrings potensiale publisert. Bransjen har til en vis grad fulgt disse tilrådingene. Ikke alle, men i hvert fall noen.

Nå har 12 av siste 13 ulykker skjedd på britisk sektor, og det selv om det flys nesten dobbelt så mye på norsk sektor. Så i forhold til flytid, er tallene enda verre. Hvorfor? Det kan være tilfeldig. Når en ser på årsaker

i hver enkel ulykke, ja det kunne skjedd i Norge. Men forskjellen begynner å bli veldig signifikant. Og vi vet alle, det er forskjeller på driften i Norge, og i UK. Vi har en veldig forskjellig kultur på arbeidsplassen. Prosedyrer og rutiner er vidt forskjellige både operativt og teknisk. Vi gjør ting forskjellig i alle ledd. Jeg kan ikke stå med rak rygg å si vi gjør ting bedre i Norge enn de gjør i UK. Men jeg kan stå med rak rygg å si vi gjør det i hvert fall ikke dårligere.

Når mange av våre kollegaer nå føler, og er vitne til, et stadig økende press for å endre den norske operasjonen til å bli mer lik den britiske operasjonen. Ja jeg skjønner at lokalforeningene stritter imot. Jeg skjønner ikke nasjonal ledelse som ønsker å gå den veien. Dette handler om å balansere profitt vs. sikkerhet. Ja, sikkerhet koster, og det viser igjen på bunnlinjen. Vi kunne kanskje tjent mer for våre eiere, kortsiktig. Men ulykker koster også, mye mer enn sikkerhet.

Akkurat nå føles det som vi har noe som fungerer litt her i Norge. Ikke optimalt, men bra. Men vi presses, eiere presser stadig hardere for å maksimere sitt overskudd og utbytte. EASA jobber for å få til et felles regelverk i Europa, med en felles standard. Og det som de kaller «level playingfield» Det betyr et strengere regelverk for dem som ikke har et strikt regelverk i dag, og det



betyr og et svakere regelverk for dem som har strengest regelverk. For oss i Norge vil det klart bety en svekkelse av regelverk og sikkerhet i Nordsjøen. Vi kan ikke gjøre annet enn å fortsette og informere myndigheter og tilsyn om hvordan vi synes utviklingen går i feil retning. Vi vil ikke akseptere å senke standarden til en «gjennomsnittlig sikkerhet» Det er galskap. Vi vil gjøre best bedre.

Alle ansvarlige ledere, i bedriftene og hos myndighetene skal vite, om dere vil senke sikkerheten på flyvingene i Nordsjøen, da vil vi kjempe imot. Det skal ikke skje.

Øyvind Strøm
Øyvind Strøm
Leder NHF

INNHold 2/2013

MEDELSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | 24. ÅRGANG

Redaktøren	4	Beredskapskonferansen 2013	26-27
NHFnytt ønsker ny forening velkommen.....	5	S-92 simulator på Sola.....	28-29
NORSAR	7	Gunstig strømavtale	31
Paris Air Show	8-13	Notater.....	32-33
Sola konferansen	14-18	Sertifiserte flyteknikere.....	34-35
Kurs i konflikthåndtering	19	Arrangement og begivenheter.....	36
Notater.....	20-21	Kurskalender	37
EC 225 Return to service	22-25	Lokalforeningen	38-39

REDAKTØREN

Kjære lesere



Det har vært en hektisk tid for alle å enhver. 225ene har stått og alt tilgjengelig materiell har blitt utnyttet maksimalt for å holde hjulene i gang. Og om ikke det var nok, har vi hatt en relativt grei sommer med finvær og ferieavvikling.

Forbundet har deltatt på spennende aktiviteter som dere skal få lese mer om

i dette nummeret av NHF-Nytt. Vi kan for eksempel trekke frem Beredskapskonferansen med demonstrasjoner av redningshelikopter og redningsskøytene, Paris Air Show, Solakonferansen med mer.

Men den siste tiden har også vært preget av den tragiske ulykken utenfor Shetland der en Super Puma fra CHC krasjlandet på sjøen og krevde fire menneskers livet. Den brutale virkeligheten om hvor viktig arbeidet med sikkerhet kommer tett på når slikt skjer. Som styremedlem info har jeg fulgt BBC sin dekning av ulykken og tiden etter. Britiske oljearbeidere har demonstrert i gatene, etter å ha blitt rammet av flere tragiske helikopterulykker de siste årene. Fagforeningene kjemper sin rett for medbestemmelse og krever innflytelse.

Det gjør meg stolt når vi ser fagorganiserte oljearbeidere kjempe under parolen "Stop putting profit before lives: make UK sector as safe as Norwegian sector." Det gjør meg stolt som tillitsvalgt å se kollegaer i tillitsmannsapparatet i andre land kjempe den samme kampen for de samme verdiene som vi tror på. Dette er beviset på at den norske modellen med et parts sammensatt arbeidsliv er det riktige, også for sikkerheten. Hvordan skal vi skape en felles arena, for felles holdninger om sikkerhet dersom ikke alle parter bringes sammen mot et felles mål?

Noe gjør vi riktig i Norge! og nå har britene sett det. Felles samarbeidsforum for helikoptersikkerhet som vi har i Norge er enestående i sitt slag! Helikoptersikkerhetsstudiene som vi har gjennomført er et resultat av at alle parter samarbeider, noe som også er enestående i internasjonal målestokk. Dette er veien å gå! Nå må britene også følge etter, dersom vi skal ha en like trygg helikopterbransje innenfor alle Nordsjøens sektorer.

For NHF

Thorbjørn Erland

Thorbjørn Erland
Styremedlem Info og Redaktør

STYRET I NHF 2013



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



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



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



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



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



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



STYREMEDLEM UTDANNING
Sissel Dorholt
MF Heli-One
utdanning@nhaf.no
Mob: 992 62 012



1. VARAMEDLEM (Lover og best)
Are Kringstad
MF CHC HS
vara1@nhaf.no



2. VARAMEDLEM (Prim.info)
Silje Festo
BNTF
vara2@nhaf.no



3. VARAMEDLEM (utdanning)
Tore Loe
MF CHC HS
vara3@nhaf.no



4. VARAMEDLEM (økonomi)
Bjørn Aksland
BNTF
vara4@nhaf.no

Redaktør
Thorbjørn Erland

Layout og design
Ingrid Krane design

Trykkeri
Kai Hansen

Opplag
1200

Utgiver
Norsk Helikopter-ansattes Forbund

NHF's postadresse:
Postboks 204,
4097 Sola

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



Foto: Sikorsky

NHF ønsker ny forening velkommen

Målsetningen er å samle alle ansatte i helikopterbransjen under en paraply. Det er derfor en stor glede å kunne ønske den nye lokalforeningen Norsk Helikopter Service Tekniker Klub (NHSTK) med leder Torben Skovhus velkommen som medlemmer av NHF.

[TEKST THORBJØRN ERLAND]

Norsk Helikopter Service (NHS) som er en nyetablert operatør og konkurrent til det etablerte offshoremarkedet i Nordsjøen fikk levert sine to første S-92 maskiner tidligere i år. Frem til nå har de flydd et tettpakket program på britisk sektor for moderselskapet Bond. Selskapet har sitt hovedsete på Sola der det nå er etablert en ny lokalforening for det tekniske personellet.

Fagforeningsarbeidet og solidariteten er ett av de viktigste byggesteinene som ligger til grunn for det norske arbeidsmiljøet. Likedan er det viktig at alle i bransjen representeres i hovedorganisasjonen for å sikre alle

de beste vilkår og rettigheter. Norsk Helikopter Service Tekniker Klub var ikke sene med å søke tilhørighet hos bransjens hovedorganisasjon og vi ønsker de hjertelig velkommen.

Noe av det viktigste arbeidet som gjøres på tvers av foreningene i NHF er arbeidet for sikkerhet i helikopterbransjen. Det er derfor viktig at alle arbeidstagere i bransjen er representert i forbundet gjennom sine lokalforeninger. På den måten kan vi sammen legge vår felles kunnskap og erfaring til grunn, blant annet i arbeidet opp mot samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel.

Juridisk rådgivning

NHF har fast samarbeidsavtale med advokat som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål. I tillegg har alle medlemmer anledning til å benytte advokatene til private saker med inntil 5 timer kostnadsfritt pr. 12 mnd. Vår faste advokat er tilknyttet et landsdekkende advokatfirma hvor de har alle typer advokater, som gjør dette til en fleksibel og god ordning for både forbundet og medlemmene.

For å kunne benytte seg av advokatavtalen må hver enkelt fylle ut et advokatbistandsskjema. Dette skal fremlegges ved kontakt hos advokaten som dokumentasjon på innvilget advokatbistand. Ferdig utfylt skjema levert til advokat ved første møte/kontakt er en forutsetning for at forbundet skal kunne faktureres for inntil fem timers bistand. Skjemaet finnes på forbundets hjemmesider, www.nhaf.no.

Ønsker du å benytte deg av forbundets advokatavtale og eller ønsker mer informasjon, vennligst ta kontakt med forbundskontoret.
Tlf 51 94 19 24



ADRESSEENDRING

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

Email: post@nhaf.no eller
Tlf: 51 94 19 24

ØSTNES



I TRYGGHET

NORDSAR EC725 er et fleksibelt helikopter spesialtilpasset norske forhold og krav. Det har størrelse og rekkevidde til oppdragene langt til sjøs samtidig er det ikke større enn at det er svært godt egnet til redningsoperasjoner tett på fjellveggen.

NORDSAR EC725 er også meget godt egnet til å ivareta sekundærrollen med å støtte politiet og Forsvaret i anti-terrorrollen. Den militære versjonen av helikopteret har løst krevende oppgaver i Afghanistan, blant annet med å støtte norske spesialstyrker.

NORDSAR
BY EUROCOPTER

Eurocopter har levert samtlige sivile rednings- og ambulanshelikoptere i Norge, og er godt kjent med redningstjenestens behov på land, i fjellet og til sjøs. NORDSAR EC725 er et gjennomprøvd redningshelikopter, og vil få verdens mest avanserte søke- og redningskonfigurasjon.

LES MER: NORDSAR.no

EC 725 "NORDSAR"

Fremtidens Redningshelikopter



Med redningshelikopter som utgangspunkt for designet og utprøvd under krevende forhold gjennom flere år i sivil drift som dedikert SAR helikopter på sokkelen og i nordområdene. Hvilket helikopter av de to gjenværende kandidatene til å bli Norges neste redningshelikopter er vel bedre kvalifisert en Eurocopter EC725 "NORDSAR"?

[TEKST THORBjørn ERLAND]

Fire kandidater ble i juni redusert til to. Å bli utvalgt til vår nasjons neste generasjon redningshelikopter er både en prestisjefyllt og tung konkurranse. Etter utvelgelsen i sommer står vi nå igjen med

AgustaWestlands AW101 og Eurocopter sin EC 725 "NORDSAR". NHF har sett litt nærmere på Eurocopters kandidat nå som leverandørene går inn mot sluttforhandlingene og skal levere "The Best and Final Offer" 7. oktober.

Kravene som stilles til redningshelikopteret som skal leveres er satt av Justis-departementet. I grove trekk går dette på krav til størrelse, ytelse, rekkevidde, kapasitet og innredning. Tilbudet skal ikke bare være en leveranse av helikopteret, men også en totalpakke som tar for seg teknisk og operativ trening, teknisk support og vedlikehold for drift i mange tiår fremover. Norge skal i løpet av høsten avgjøre hvem som skal levere de seksten nye helikoptrene, også med en opsjon på ytterligere fire.

Kontraktinngåelsen er satt til desember i år og første helikopter leveres i løpet av 2016.

Hva ligger i EC 725 NORDSAR

Helikopteret som Eurocopter konkurrerer med er bygget på plattformen til den sivile EC225 som vi kjenner fra offshoretrafikken og den sivile redningstjenesten stasjonert langt til havs på plattformer og oppover langs norskekysten. Maskinen er i utgangspunktet

designet og tilpasset SAR operasjoner, men finnes i et mangfold av konfigurasjoner. Man kan trygt si at dette er et velutprøvd helikopter gjennom krevende operasjoner offshore, som takler påkjenningene og utfordringene som kjennetegner de tøffe forholdene langs norskekysten.

Den militære versjonen av helikopteret har fått tittelen EC 725. Våre nye redningshelikoptre skal opereres under det militære registeret og helikopteret vil derfor få betegnelsen EC 725. En standard militær EC725 inneholder i tillegg en rekke modifikasjoner og tilgjengelig design som ikke er tilgjengelig på de sivile modellene. Dette gjør at departementet har så å si alle valgmuligheter åpne for hva de ønsker å putte inn i helikopteret av utstyr. På denne måten vil det være enkelt å levere et skreddersydd helikopter tilpasset et utvalg av operasjoner.

Som hovedoppgave skal helikopteret være et dedikert søk og redningshelikopter. Men maskinen skal også passe til ambulansetrafikk, evakuerings oppdrag, yte bistand til politi og antiterror operasjoner. Dette løses ved at kabinen utformes etter et design som vil være enkelt å konfigurere ut fra behovet til hvert enkelt oppdrag.

Styrking av Norske arbeidsplasser i en ellers tøff og konkurranseutsatt næring.

For å få på plass et fullbyrdet tilbud til staten har Eurocopter og Heli-One (Norway) gått sammen om å skreddersy et tilbud tilpasset

norske forhold. Heli-One er verdens største leverandør av helikoptervedlikehold. Selskapets største base ligger ved Stavanger Lufthavn Sola, og huser over 375 arbeidsplasser. Kompetansen ved vedlikeholdsbasen i Stavanger er blant det høyeste innen helikoptervedlikehold som er tilgjengelig på verdensmarkedet. Varemerket gjennom flere tiår har blant mange vert komplett Super Puma og EC225 vedlikehold, samt design og modifikasjon.

I forbindelse med redningshelikoptrene vil Heli-One stå for design og produksjon av interiøret. Dette er en krevende oppgave som vil skape enormt med designtimer og produksjons timer. I årene som kommer vil også Heli-One få ansvaret for den tekniske supporten til redningshelikoptrenes drift og vedlikehold. Det tunge vedlikeholdet vil bli utført av Heli-One. Noe som i praksis betyr at redningstjenesten vil få en 24/7 teknisk support levert fra sin aller nærmeste nabo.

Skulle politikerne velge EC 725 som vår neste generasjons redningshelikopter vil det ikke herske tvil om at dette vil være med på å styrke norske arbeidsplasser i en ellers tøff og konkurranseutsatt næring. F ly og helikopterbransjen har gjennom det siste tiår vert preget av utflugging og nedleggelse. Riktig valg av redningshelikopter vil derfor være et vendepunkt og en styrking av det flytekniske miljøet i og rundt Sola. Det vil også være med på å styrke arbeidsplassene i tilknytning til dette miljøet.



PARIS AIR SHOW

Le Bourget

– 2013 –

I 1909 ble det første Paris Air Show avholdt og har siden den gang, bare avbrutt av 2 verdenskriger, blitt gjennomført annenhver år. I juni 2013 ble det 50ende Paris Air Show feiret av flybransjen og samlet entusiaster fra hele verden.

[TEKST & FOTO SILJE FESTØ]

PARIS AIR SHOW

Le Bourget
- 2013 -



Silje tok like godt med familien på tur til Paris, her "pappa" Andreas med den lille på ryggen



Selv om været lå et grått og til tider vått bakteppe for showet, la det ingen demper for kontraktsinngåelser, nyheter og nysgjerrige skuelystne som troppet opp på Le Bourget.

Electric Green Taxiing System (EGTS)

To år etter at Honeywell og Safran annonserer planer om å utvikle et electric-drive system var teamet klare til å vise oss en demonstrasjon på en Airbus A320 på Paris Air Show. Stille og rolig taxet flyet rundt med bare APUen i gang. En liten elektromotor er montert i hovedhjulene og står for fremdriften. Der er en økende interesse innen kommersiell luftfart for grønne løsninger og Electric Green Taxiing System (EGTS) påstår å spare opp til 4% av årlige drivstoffkostnader, redusere vedlikehold, utvide motorens levetid og ikke minst skåne miljøet.

Russian Helicopters

På Russian Helicopters stand står en skinnende blank full-size modell av deres nye KA-62. Den er et samarbeid mellom flere globale partnere som sammen jobber med å produsere deler til nykommeren. KA-62 med Turbomecas nyeste Ardien 3G motorer regnes med å være ferdig sertifisert i 2014 og kommersielt tilgjengelig i 2015.

Ka-52 Alligator fikk vise seg frem både på bakken og i lufta og demonstrerte hva som var mulig med dens coaxial kontra-roterende hoved rotor system.

Bell

Air Zermatt sin Bell 429 er den første 429 med ambulanskonfigurasjon operert i Europa og står på display på Bell sin stand. Bell skryter av sin 429 som verdens nyeste og mest avanserte light twin-engine helicopter og setter standarden med 155 knots fart, full-integrert glass cockpit med single pilot IFR og en 60" sidedør som gjør lastning og losing til en lek.

Bell har også med seg sin 407GT som er en ny armert versjon av GX.

A320 understell med elektromotor



Russian Helicopters KA-62



Bell 439



PARIS AIR SHOW

Le Bourget
- 2013 -



Antonov AN-70

Eurocopter

Eurocopter CEO Guillaume Faury tok et symbolsk spadetak for Eurocopters nye 17 hektar store industrisatsing på Le Bourget. Den nye satsningen skal huse forskning, utvikling og produksjon av bla kompositt og main rotor blades.

I luften igjen?

Eurocopter annonserer på Paris Air Show at det bare er snakk om dager før EASA sertifiserer den midlertidige løsningen for EC225 og håper

med det å endelig få dem operative igjen etter måneder på bakken.

2 ditchinger forårsaket av brudd i bevel gear vertical shaft, henholdsvis i mai 2012 og oktober 2012, har ført til en ni måneders lang hangarsliting for mange EC225 og EC725 verden over.

Den primære modifikasjonen for å få fly 225 igjen er real-time overføring av HUMS data, kalt "mod 45", som vil gi indikasjon i cockpit

når vibrasjonsnivået tilsier en begynnende sprekk. Det vil også bli en 8-10FHR ultrasonic NDI, shaft-cleaning procedure og nye oil-jets for kjøling.

Eurocopter jobber med å få ferdig en ny shaft, klar til montering i slutten av 2014 og sier at dette da vil utelukke de midlertidige tiltakene som nå er utgitt.

Ny verdensrekord - X3

Sølvfargede X3 var på display på showet og kan



Airbus A380



nå smukke seg med tittelen "verdens raskeste helikopter". 7.juni i år klarte den å oppnå 255 knots (472 km/h) i level flight og knuste med det den gamle rekorden til Sikorsky X2 på 250knots.

Airbus A380 og A400M og A350

A400M med sin allsidighet ble vist frem både inni, utenpå og i luften. Den er et resultat av et europeisk samarbeid for å kunne foreta taktiske og strategiske flygninger og i tillegg utføre air-to-air refueling.

A380 bærer oss med low-pass og prassios flyging.

Airbus 350 XWB tok sin tredje test-tur over Paris Air Show for å vise seg frem. Det energieffektive flyet er Airbus sitt motstykke til Boeings Dreamliner og konkurrerer om kunder som ønsker en arbeidshest av en flymaskin.

AugustaWestland, en hel familie.

Augusta westland viser frem hele familien

sin på Paris Air Show i år. AW139, AW149, AW159 AW169 og AW189 står side om side.

Patrouille Acrobatique de France

Det franske luftforsvarets akrobatikk gruppe underholdt på Paris Air Show. I sine Alpha jets imponerer de stort med presisjon og spenning. Redbulls P-38 var et vakkert innslag i luften med sitt blankpolerte skrog.

SOLAKONFERANSEN 2014

Kvalitet i luftfarten – ”More for Less”

17. og 18. september ble Solakonferansen avholdt på Rica Airport Hotel ved Stavanger Lufthavn, Sola. Konferansen har gjennom flere år satt flysikkerheten i fokus og i år var forholdet mellom økonomi og sikkerhet hovedtema. Helikoptersikkerheten og arbeidet som gjøres mot operasjonene både i Nordsjøen og på innlandet stod svært sentralt på årets konferanse.

[TEKST THORBjørn ERLAND OG JAN-KRISTIAN HANSEN]
[FOTO THORBjørn ERLAND]

Konferansen ble tradisjonen tro åpnet av Sola ordfører, Ole Ueland. Han la fokus på Sola og miljøet rundt flyplassen og hvordan dette spiller en sentral rolle i utviklingen av næringslivet i hele regionen. Ved undersøkelser av bedrifter i hele regionen for å avdekke den viktigste hovedårsaken til den vekst som regionen har gått gjennom den siste tiden, viser et overveiende flertall at nærheten til en flyplass med både effektivt nettverk innenlands og internasjonale ruter er viktig. Det er dette som gjør det mulig å knytte til seg et næringsliv også utenfor regionen. Ueland trekker også frem det flytekniske miljøet som samlet representerer en av kommunens største arbeidsplasser. I internasjonal målestokk har vi et helikopterteknisk miljø bestående av de største aktørene i verden. Driften ved CHC, Heli-One og Bristow representerer et teknologisk miljø i verdensklasse. I tillegg er det gledelig at dørene hos det tidligere motorverkstedet til Pratt & Whitney nå åpnes igjen. Aerogulf starter nå opp driften med motorvedlikehold i det tidligere motorverkstedet. Flight Safety Internasjonalt har nylig etablert seg på Sola med en av verdens fire S-92 simulatorer og tilbyr trening av piloter på verdensmarkedet. Sola kommune er bevisst på viktigheten av et sterkt flyteknisk miljø og utvikling av miljøet tilknyttet flyplassen. Kommunen vil være fokusert på arbeidet for å gi gode rammer for en videre fremtidig vekst og utvikling.

Sikkerhetsprisen.

Stiftelsen Solakonferansen har i sitt mandat å arbeide mot et økt fokus på flysikkerhet og sette sikkerhetsarbeidet på dagsorden. Som et ledd i dette utdeler de sikkerhetsprisen. Prisen deles ut til personer eller organisasjoner som

gjennom sitt arbeid har bidratt positivt for en økt sikkerhet. I år ble sikkerhetsprisen delt ut til Erik Hamremoens for hans fremragende arbeid gjennom flere år for økt sikkerhet innen helikoptertrafikken på norsk sektor i Nordsjøen. Hamremoens har stått sentralt i dannelsen av samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel. Gjennom hans arbeid har han bidratt til helikoptersikkerhetsstudiene som samarbeidsforumet har gjennomført, og på den måten nådd en målsetning om økt sikkerhet og redusert risiko for katastrofale hendelser. Han har vært med på å bringe inn en visjon om bedre trening av flygende personell, noe som har ført frem til at Flight Safety har etablert seg med S-92 simulator på Sola. Han har bidratt aktivt i OLF for innføringen av særnorske krav for operasjonene på norsk sokkel og på den måten fått inn krav til sikkerhet ut over det minimum som stilles gjennom det felleseuropeiske regelverk.

Kvalitet i Luftfarten – ”More for Less”

Konferansen ble i år som tidligere år ledet av Jarle Gimmestad, tidligere flykaptein i SAS. I hans innledningsord gikk han rett på sak og stilte spørsmålet om det er mulig å kombinere kvalitet med press på pris og kostnadskutt, samtidig øke vekst og volum uten å kompensere med kutt i sikkerheten? Vel det var dette årets konferanse skulle sette på dagsorden. Et marked i sterk vekst, flere aktører som kommer inn på markedet, priser som presses for å tilfredsstille de reisende og eiere som jager etter høyere utbytter. Vi har de ansatte som kjemper for sine rettigheter og myndigheter som kjemper i en kamp med utviklingen for å få et regelverk som lever i takt med bransjen. utfordringene er store og faren for at sikkerheten nedprioriteres kan være overveiende.

Rovdrift i luftfarten

Frode Steen, professor ved Norges Handelshøyskole i Bergen holdt årets første foredrag, ”Rovdrift i Luftfarten”. Foredraget tok for seg utviklingen fra begynnelsen og frem mot dagens luftfart. Med grafer, tall og statistikk gjorde han rede for hvordan markedet i tidligere år hadde ”rovdyr”, de store tunge operatørene som skviste nykommerne ut av markedet. De store selskapene som gapet over de forretningsreisende og tilbydde blodpriser til turistklassen. Selskapene som ble kjennetegnet av store fleksible flyflåter med mange ulike modeller. Selskaper som også etablerte seg med drift innenfor flere markeder. Dette har endret seg drastisk de siste årene. Flere og flere lavprisselskaper har kommet inn og klart å etablere seg i markedet. De driver relativt korte ruter med en enkel flypark, stor sett kun med en flytype å forholde seg til. Disse har etter hvert blitt så ”spesialiserte” og kostnadsbevisste at de driver mye mer effektivt enn de tradisjonelle store selskapene. Dette har ført til en utvikling der de nå i større og større grad kjøpes opp av de tradisjonelle ”rovdyrene”, men i stedet for å legges ned og skvises ut, fortsetter de sin drift av korte og mellomlange ruter på vegne av de større aktørene. Det viser seg at for eksempel for et selskap som Lufthansa, vil det være mer kostnadseffektivt å kjøpe opp billigselskaper for drift på innlandsruter og selv konsentrere seg om langdistansene. På denne måten kan det som utenfra ser ut som rovdraft og press mot sikkerheten, være en vei å kutte kostnader og møte markedets krav om lave priser uten nødvendigvis å gå på bekostning av sikkerheten.

Norsk luftfartspolitikk, Statssekretær Geir Pollestad (SP)

Geir Pollestad (SP), statssekretær i samferdselsdepartementet, holdt foredrag om norsk luftfartspolitikk. Han åpnet med å understreke hvor viktig luftfarten er for effektiv transport i Norge.

I vår la regjeringen frem eierskapsmeldingen for Avinor, den konkluderte at flysikring bør skilles ut av Avinor, ellers at organiseringen burde være som i dag. Avinor har et stort investeringsbehov i den nærmeste tiden og der vil det prioriteres mot de store flyplassene Flesland og Gardermoen. Selv med disse store investeringene er det ikke aktuelt med å bevilge penger til Avinor, som selv må finansiere dette gjennom sin drift. Det eneste unntaket fra dette er investeringene til ny flyplass i Hammerfest og ny felles flyplass på Helgeland, her vil regjeringen bevilge 2 mrd. når prosjektene er klare til utbygging. Narvik Lufthavn, Framnes, legges ned når Hålogalandsbrua er ferdig. Den gir betraktelig kortere vei til Harstad og Narvik Lufthavn, Evenes.

I sommer ble det noen overskrifter om et forslag fra EU-Kommisjonen om å forby statsstøtte til flyplasser med over 200 000 passasjerer i året. Av Avinors 46 flyplasser er det bare 7 som går med overskudd. Overskuddet fra disse finansierer drift av de andre og Avinor får ingen statsstøtte. Pollestad mente derfor at norske flyplasser ikke ville rammes av forslaget.

Kravene til universell utforming, tilpassing til rullestolbrukere, gjelder også flytransport, alle skal komme seg om bord på en verdig måte. Bæring av rullestolbrukere ombord i fly er ikke verdig i følge Pollestad, så her må det tilpasses og lages tekniske løsninger. Partiene som ser ut til å danne ny regjering vil ut fra partiprogrammene endre noe her. Høyre og KRF vil konkurranseutsette flysikringstjenesten, og FRP vil vurdere et bredt spekter av modeller og former for avvikling av Avinor som monopolist på området. Både etter fremlegging av Nasjonal transportplan i vår og valgkampen har det vært mye snakk om vei, og litt bane, luftfarten har nesten ikke vært nevnt. Unntakene er når det er snakk om nedlegging og bygging av felles flyplasser, da skapes et enormt lokalt engasjement.

En sak som påvirker mange er "One Stop Security" for passasjerer i transit fra utlandet via Gardermoen. I dag må bagasjen tas ut, bæres gjennom toll og sjekkes inn på nytt så må man gjennom ny sikkerhetskontroll før man flyr videre innlands. Det skal det bli slutt på. Når man kommer fra utlandet skal man gå gjennom toll med håndbagasjen. Den innsjekkede bagasjen skal gjennomlyses av toll og eieren av bagasjen skal kunne identifiseres. Løsningen her er ikke klar, og dette blir en sak for neste regjering.

Den bevisste passasjerer – hva er viktigst?
Randi Flesland administrerende direktør i

Forbrukerrådet. I luftfarten sitter Forbrukerrådet i Transportklagenemda for fly. De behandler tvister mellom passasjerer og flyselskap som først har vært en kundeklage til et flyselskap der kunden er uenig i behandlingen av sin klage. Forbrukerrådet er misfornøyd med at flyselskapene er veldig dårlige på å informere passasjerene om deres rettigheter ved uregelmessigheter, spesielt det som går på erstatning i penger. Eneste informasjon passasjerene får om rettighetene er på små plakater fra Luftfartstilsynet på flyplassene. Ellers på konferansen var sikkerhet et tema, det er noe passasjerer tar for gitt i følge Flesland.

Norsk luftfart i omstilling

Torbjørn Lothe, direktør i NHO Luftfart, tok tilhørerne gjennom historien til flymarkedet siden krigen. At Qatar Airways har blitt medlem i NHO Luftfart viser hvordan markedet og konkurransen har endret seg internasjonalt. Etter krigen var markedet strengt regulert, myndighetene bestemte hvem som fikk fly på de enkelte rutene gjennom konsesjoner. I 1978 ble innenriksmarkedet i USA deregulert, og det ble fri konkurranse. Internt i EU/EØS skjedde dette på 90-tallet. Internasjonalt har dette skjedd senere og mange ruter er fortsatt konsesjonsbelagt, mellom EU/EØS og USA ble det deregulert for europeiske og amerikanske selskap i 2008. Med økt konkurranse har prisene gått ned, men sikkerheten har økt hvis man ser på ulykkes frekvensen. Lothe var opptatt av at flyselskapene må ha



Paneldebatt på konferansens første dag. Fra venstre Morten Ydalu, Pernilla Ulfvengren, Kenneth Arne Pettersen og Frode Steen

sterke insentiver for å følge myndighetenes sikkerhetsregler.

Sikkerhet på helse løs – sikkerhet i førerretet?

Trine Sundnes, ILO-International Labour Organization åpnet med at hvis Wright brødrene hadde operert i dag, måtte Wilbur ha sparket Orville for å spare penger. Luftfarten har vært utsatt for 3 store nedturer etter år 2000 med 9/11, SARS epidemien og den økonomiske krisen i 2008. Disse tre førte til store fall i passasjertallene, dette sammen med lavprisselskapenes inntog har lagt stort press på arbeidstakernes vilkår de senere årene. Spesielt i Ryanair hvor det har vært rettsaker i flere land, bla. i Norge hvor en flyvotinne saksøkte Ryanair for usaklig oppsigelse. Det endte med forlik. Mye av fokuset går på headkount. Det er med kutt i headkount og kutt i betingelser man raskest ser en kortvarig endring og besparelse. Dette får i dag så stort fokus at det presser de ansatte, reduserer evnen til kompetanseoverføring og i ytterste konsekvens får en innvirkning på kvaliteten, dermed sikkerheten.

More for more? Rene de Jong, administrerende direktør i Bristow Norway AS med foredraget "More for More". foredraget henspilte på at Bristow satser mer på å levere bedre for å få mer fortjeneste. En kundeundersøkelse blant Bristows kunder og mulige kunder viste at pris kom langt ned på lista over hva de prioriterte ved kjøp av tjenester, punktlighet og regularitet var mye viktigere. De Jong snakket mye om Bristows "Target Zero" program, med null skader på helikoptre, personer eller miljø. Bristow som er et globalt helikopterkonsern skal nå standardiseres. Færre helikoptertyper, samme spesifikasjon/konfigurasjon på helikoptre av samme type, samme prosedyrer osv. Bristow har begynt med "RUOK (Are you ok) days" en dag i året, med fokus på om man har det bra. Det er ikke bare lederne som skal spørre medarbeiderne, alle skal tenke på alle og prøve å bidra. I år var det fokus på mental helse.

Innlands helikopter, en farlig bransje

Tre foredrag dreide seg om sikkerheten innen innlands helikopter operasjoner:

- Sammenhenger mellom sikkerhetsarbeid, markedsforhold og regelverk/forvaltning/tilsyn, av Rolf Johan Bye fra Saftec Nordic AS
- Planer og oppnådde resultater, Flysikkerhetsforum for operatører av innlands-helikoptre, av Geir Helge Hamre fra Luftfartstilsynet.
- Helikoptersikkerhet innland – kundens rolle/påvirkning av Alf Tørrisplass fra Airlift

Denne bransjen er like ulykkes utsatt som kystfrakt av gods med små godsbåter og sjarkfiske som lenge har vært kjent som et av de farligste yrkene i Norge. Også felles for

disse bransjene er at media oppmerksomheten er liten rundt ulykker og sikkerhet. Innlands helikopter er så ulykkes utsatt at det statistisk kommer til å være 2 havarier i 2013, og det er 55% sjans for en dødsulykke i 2013. Dødsulykken har ikke inntruffet enda, men det har vært et havari. Det er 10 ganger større risiko for dødsulykker innlands enn med offshore helikopter. Siden 2000 har 17 personer omkommet i innlands helikopter ulykker, offshore har ingen omkommet siden 1997. Det til tross for at det produseres ca. like mange flytimer pr. år i begge bransjene. På grunn av den gode norske sikkerhetsstatistikken for offshore helikopter ønsker nå britiske luftfartsmyndigheter å komme til Norge for å studere hva som gjøres i Norge. Det har på britisk sokkel vært flere helikopter havarier de senere årene.

På grunn av alle ulykkene innlands ble Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FSF) opprettet på initiativ fra Luftfartstilsynet i 2009. Alle selskaper med AOC for innlands helikopterflyging er invitert til å være med. Det arrangeres fire samlinger av to dager i året og Luftfartstilsynet dekker utgiftene. FSF tok initiativ til Sikkerhetsstudie Innlands helikopter som ble fremlagt i år, den har bla. avdekket:

- Den største sannsynligheten for ulykker er ved enkle operasjoner som rundflyging, persontransport, ferry flights og lignende.
- Ved avanserte operasjoner som montering av høyspentmaster er sannsynligheten for ulykker mindre.

En kjent sak er at erfaringen til piloter i innlands helikoptervirksomhet er liten og at de fleste er der til de har fått timer nok til å få jobb i offshore eller i ambulans helikopter selskapene. Dette bidrar til økt ulykkesrisiko.

Noen viktige forskjeller mellom helikopteroperasjoner innlands og offshore:

- Offshore har mye flere myndighetskrav enn innlands.
- Offshore er det få store operatører, innlands er det mange små.
- Offshore har få store kunder som stiller mange krav, innlands er det noen litt større og mange små kunder som stort sett fokuserer på pris. Statlige aktører er blant de verste på å vektlegge pris.
- Offshore er det krav om simulatorentrening av flygere, ikke innlands.
- Offshore operer mer som vanlig ruteflygning med passasjerer med standardiserte prosedyrer og ruter, innlands er det mye varierte og krevende oppdrag.
- Offshore operer mest over hav, innlands er det ofte i kupert terreng og i lav høyde.
- Offshore er det bestandig to piloter, innlands stort sett bare en.

Økonomien i de fleste innlandshelikopter selskapene er dårlig, og det gir en del negative effekter:

- Flygerne er dårlig lønnet, ca. 40% av flygerne har andre jobber i tillegg til flygingen.
- Opplæringen i selskapene er minimal, innlands er det ofte bare en typeutsjekk på 5-6 timer, mens det offshore er rundt 40 timer i simulator.
- Sparsomt med utstyr, mange piloter må kjøpe egne hjelmer og lignende.
- Det kan være press om å fly, selv om værforhold og lignende tilsier at en ikke bør fly, selv om det ikke er press fra ledelsen om å fly kan piloten føle et press når han vet at økonomien i selskapet er dårlig.

På initiativ fra FSF skal det nå skaffes simulator for Eurocopter AS350, det vanligste helikopteret i innlands helikopter bransjen. De siste årene har etterspørselen etter innlands helikopter tjenester økt, mens prisene har gått ned.

Oppdragsgivernes preferanser

Astri Svenkerud, Statnett. 40% av oppdragene for innlands helikopter er for kraftbransjen. Statnett er direkte og indirekte en av de største kundene med utbygging og vedlikehold av hoved nettet for strøm i Norge. Statnett er inne i en fase med store utbygninger av strømmettet, forrige fase med store utbygninger var på 70- og 80-tallet. Siden den gang er karvene til skåning av naturen økt, noe som fører til at mer må transporteres med helikopter for å unngå terrengskader.

Solakonferansens andre dag - "bransjedagen"

Dag to av årets Solakonferanse ble åpnet med innlegg fra Lars Helle, sjefsredaktør i Stavanger Aftenblad, som holdt foredrag om hvordan presse og media kan påvirke balansen mellom suksess og et forsvarlig sikkerhetsnivå? Tittelen er vanskelig og for så vidt full av fordommer. For det virker som det legges føringer for at media påvirker sikkerheten, og således i mulig negativ retning. For hvordan kan media påvirke det som skjer med sikkerhet innenfor flyindustrien? Pressen rolle er å være der for å videreformidle et budskap ut til en stor mottagergruppe. Derfor vil det ikke bli det samme tekniske rettede fokuset som flybransjen selv bruker mot egne små lukkede kretser. Pressen har allikevel sine retningslinjer å følge, og i Norge er faktisk de etiske reglene i pressen langt strengere en mange land ellers. Med det er et vanskelig dilemma. Hva tid skal man varsle og formidle? Skal man alltid vente til alle er informert, eller er sakene så viktige at nyhetene må ut? Men det er ingen tvil om at media har en sterkt påvirkningseffekt på det som skjer. Omtale i media kan få bort i



Ordfører Ole Ueland åpnet konferansen



Erik Hamremo mottar årets sikkerhetspris



Konferanseleder Jarle Gimmestad

mot enhver til å endre beslutning. Således kan man vel si at media i en del saker påvirker flysikkerheten også.

Luftfartstilsynet – Kvalitet i Luftfarten

Stein Erik Nodeland, luftfartsdirektør holdt et foredrag om oppgavene til Luftfartstilsynet. I Norge har de som oppgaver å drive tilsyn med Norsk luftfart, de skal være en pådriver for flysikkerhetsarbeid i Norge, men også arbeide mot politiske miljøer.

Arbeidet til Luftfartstilsynet er krevende og de "henger" noe på etterskudd i forhold til utvikling i bransjen. Dette fordi utformingen av regelverkene er en møysommelig prosess, mens utviklingen i bransjen raser av gårde. Vi som alle de 44 medlemmene av EASA er underlagt bortimot de samme regler og retningslinjer. Og når 44 medlemsland skal ha et ord med i laget, ja så tar det noen år å få inn nye regelverk. I den prosessen er Luftfartstilsynet således med i arbeidsgrupper hos EASA og således med på regelverksutformingen.

Det neste nye som nå kommer gjennom regelverk fra EASA er blant annet innføringen og fokuset på SMS (Safety Management System). Det er et forsøk på å implementere sikkerhetsfokuserte styringssystemer helt ned og inn i organisasjonene. Dette for å skape et tettere og bedre arbeid rundt sikkerheten og oppfølgingen av regelverkene.

Avinor – et effektivt industrikonsern i samfunnets tjeneste.

Dag Falk Pedersen, konsernsjef i Avinor startet sitt foredrag med å svare Jarle Gimmestad på spørsmålet om hvilket inntrykk han satt igjen med etter konferansens første dag. Falk Pedersen påpekte da et moment som også vil være vel så høyaktuelt i årene som kommer. Når man ser på alderssammensetningen i salen, og i bransjen for øvrig så er det påfallende mange som er grå i håret og hører den noe eldre garde til. Dette kan bli en utfordring fremover når vi kommer inn i generasjonsskiftene i luftfarten. Hvordan skal vi takle dette og hvordan skal vi få til en sikker kompetanseoverføring?

Pedersen drar i sin presentasjon også frem utfordringen med å følge utviklingen i markedet. Et marked med flere og flere lavkostselskaper som kjemper på rutene, stilles det også krav til at Avinor som leverandør av havnetjenesten også kutter sine kostnader, samtidig som tilbudet til flyselskapene følger teknologisk utvikling i en prisklasse som i minst mulig grad skader næringen.

Trafikken øker og kravene til utvikling og effektiv drift av lufthavnene øker. Det er ikke bare for flyselskapene med sine 814 000 årlige flybevegelser det skal tilrettelegges for. Men også for de 46 millioner reisende som hvert år passerer gjennom de norske lufthavnene.

Avinor må derfor henge med i den teknologiske utviklingen. Nye og bedre landingssystemer installeres og innflygning forbedres. Det arbeides med digitalisering av leveranse på oppdatert værdata og klareringer slik at piloter på final ikke trenger å vente i minutter på værdata. Alt gjøres for å kunne holde havnene i sikker drift under alle operasjonelle forhold. En stengt flyplass betyr økte forsinkelser og driftskostnader for selskapene, og dermed en dårlig levert tjeneste fra Avinor.

For de reisende arbeides det blant annet med å få transitt på Gardermoen til å gå raskere å enklere mellom inn og utland. Dersom Avinor får gjennomslag for sin løsning vil dette ordnes ved at bagasje scannes og passasjeren vil kunne fortolte denne i en sluse direkte mellom innland og utlandsterminalen. Dette vil være tidssparende for passasjerene, og redusere køene i securityen med 10 til 15 prosent.

Avinor og helikoptersikkerhet

For helikoptertrafikken i Nordsjøen er det et tema som de fokuseres mye på i disse dager, sikkerhet og tracking av bevegelsene utenfor radardekning. Avinor er leverandøren av en sikker tjeneste for trafikken også i Nordsjøen. Med dagens MADS som er døende og går på sine siste dager må en ny løsning på plass for å kunne overvåke helikoptertrafikken på de områder av den norske sektoren som faller utenfor radardekning. Avinor ser på ADSB som den mulige og beste løsningen. Men dette er

ennå under utvikling og svært kostbart. En investering i utbygging av dette nettverket vil ikke være noe som Avinor vil kunne få igjen i form av inntjeningen på systemet. Men Avinor setter sikkerheten på sokkelen i høysete og er innstilt på å betale det det koster for å få et system som tilfredsstiller kravene til sikker drift og overvåking av trafikken. Pr i dag er systemet bare tilgjengelig opp til 30 breddegrad, men med ny teknologi og utvikling er Falk Pedersen overbevist på at systemet vil være klart til bruk opp mot 72 breddegrad om få år.

Ut over dette er konsernsjefen stolt over måten Avinor har taklet endringene de må gjennom for å tilpasse seg markedet. Dette gjenspeiles i et lavt sykefravær, lav turnover og lite hendelser med skader og fravær. Den største utfordringen pr i dag er selskapets beslutningsprosess. Vi må tørre å ta beslutninger.

SAS – Still alive and kicking

SAS direktør Eivind Roland tok for seg problematikken i SAS og snuoperasjonen som selskapet nå gjennomgår. I fjord høst hadde han oppgaven å stenge ned selskapet, i år leverer de sterke resultater. Vi husker alle den lange november uken sist år da ledelsen og de tillitsvalgte i SAS forhandlet frem redningspakken som snudde selskapet. Mange fryktet at dette var slutten for flyselskapet som var det første som tok nordmenn ut i kontinentet med flygninger over polområdet. Redningspakken har vært tøff. Det var lønnsreduksjoner, kutt i pensjonsordningene og økte arbeidstidsrammer. Salget av Widerøe var også et svært viktig grep for den økonomiske situasjonen.

SAS må også tilpasse seg markedets utvikling. Dette skal de gjøre gjennom å ha fokus på markedet. De skal ikke gape over hele greia, men være fokusert på å bli best på den delen av markedet som de ønsker å tiltrekke seg. SAS fokuserer hovedsakelig på tre hovedpunkt: Passasjeren skal få det den ser, ingen overraskelser. Den prisen som står på reisen er prisen på reisen, ingen skulte gebyrer. Servicen skal være god og passasjeren skal

være i sentrum. Og sist men ikke minst, punktligheten. SAS skal være det mest punktlig selskapet å reise med.

SAS var det første selskapet som tok nordmenn over til kontinentet, over Nordpolen. Den gangen kostet en billett 3870 kroner til New York. I dag koster den samme billetten også 3780 kroner. Forskjellen er at den gang prisen og flyreiser var ikke for alle. Dette forteller hvilken utvikling vi har hatt i markedet og hvor billig det egentlig har blitt å fly.

Endringen i markedet og operasjonen SAS har vært gjennom er tøffe. Men resultatene begynner å snu for SAS. I tredje kvartal leverte de sine beste resultater siden 2002. Selskapet er langt fra friskmeldt, men er på rett vei. Målet for i år er å levere overskudd for første gang på mange år. Ikke et stort overskudd, men overskudd! Konkurransen mellom SAS og Norwegian er også en positiv problematikk. Endelig ser selskapene at de konkurrerer hverandre til å bli bedre. Dette kommer også de reisende til gode.

Safe technical services - high quality to lowest possible cost

Geir Steiro, Teknisk direktør, Norwegian Steiro er nominert postholder og sjef for både Part-M og Part-145 organisasjonen i Norwegian Air Shuttle ASA. Steiro holdt foredrag om hvordan holde kostnadene på maintainace så lave som overhodet mulig, og samtidig ivareta flysikkerheten.

Steino er opptatt av at sikkerhet og kost henger nøye sammen med hvilket mannskap man ansetter. Gode holdninger er noe av det viktigste ved ansettelse av personell. Ved ansettelse av lærlinger er det gode holdninger de legger mest vekt på, det faglige kan de lære dem etter hvert. Ledere må være dyktige ledere, ikke "fagdioter". Steiro som har vært på besøk hos Scania flere ganger, og mener det er mye å lære der, de har 4 doblet produksjonen, med færre ansatte enn noen gang tidligere.

For å levere "More for less" var dette Steiros viktigste punkter:

- Korte beslutningsveier.
- Rett kompetanse på de rette plassene.
- Teknologi og IT.
- Å bruke mål for å styre aktiviteten, ikke aktiviteter.
- God "safety culture".
- Et veldefinert kvalitetssystem.
- Et godt grensnitt mot de aktørene som jobber for å avvikle Norwegians flygninger.
- En fleksibel og endringsvillig organisasjon.

Mottoet er: "The best Choice for Norwegian".

På spørsmål som NFO stilte om "Gold Care" var aktuelt for fly i Norwegian Air Shuttle, svarte Steiro at det var ingen planer om det, og så lenge den interne Part-145 var endringsvillig så ville det ikke komme. Gold Care er ett tilbud fra Boeing der flyselskapene kjøper flyene med vedlikehold inkludert. Dreamlinerene i Norwegian drives av Norwegian Long Haul, et datterselskap av Norwegian Air Shuttle og er kjøpt med Gold Care. Dette betyr i praksis at Norwegians egen Part-145 stort sett har ingenting med Dreamlinerene å gjøre.

Andre spørsmål fra salen var om fremtiden for Norwegians tekniske base på Sola og 737-300. Svarene var at Solabasen fortsetter som før, og at -300 fortsetter ennå lenge i Norwegian, noen lufthavner i Norge har terreng som begrenser operasjoner med 737-800, derfor beholdes -300. Norwegian har i dag 10 stk . 737-300 og 68 stk 737-800.



Sikorsky S-92 Nr. 200 levert til Bristow

Nok en milepæl er nådd for Sikorsky og Bristow. Ikke bare var de det første selskapet til å fly en S-92 ti tusen timer, nå har de også fått levert den tohundrede maskinen som triller ut av fabrikk.

S-92 nummer 200 ble levert til Bristow i UK og skal gå inn på flyprogrammet i Aberdeen.

Foto: Rolf Bergstrøm



Et anderledes kurs uten Power Point ledet av Annar Aasheim

Kurs i konflikthåndtering

N NHF arrangerte i september kurs i konflikthåndtering med Annar Aasheim som foreleser. Kurset som samlet åtte deltagere fra Heli-One og CHC ble avholdt på Rica Airport Hotel ved Stavanger Lufthavn.

[TEKST & FOTO THORBJØRN ERLAND]

Annar Aasheim som etter hvert har vært engasjert til flere kurs i forhandlingsteknikk i regi av NHF er en av de dyktigste kurslederne vi benytter oss av. Hans "mangel" på power point presentasjoner gir kurset en dimensjon av tilstedeværelse som man sjeldent opplever. Alle presentasjoner og illustrasjoner skrives og tegnes i nuet med 100 prosent innlevelse. Dette gjør kurset både spennende, interessant og engasjerende.

Konflikter er noe vi kommer oppi i hverdagen. Som tillitsvalgte, personalledere og verneombud kan man vel nesten si at man også oppsøker disse konfliktene noe hyppigere. Det er derfor viktig å tilegne seg kunnskap og teknikker som kan hjelpe en gjennom konfliktløsningsarbeidet. Det er viktig å tenke at der det er et problem er det også muligheter. Der det er konflikter er det også løsninger.

Løsningen ligger ofte i å få de som har eierskapet i konflikten til å innse problemene slik at de selv ser løsningen. Det er vanskelig og vi ender som regel opp med å gjøre de mest grunnleggende feilene. Det enkleste når noen kommer til deg med en konflikt er å slenge ut den første og beste livbåten. Du gir et råd. Personen tar dette, går og problemet er ute av verden en stund. Dette løser ikke konflikten!

Nei man må stille åpne spørsmål. Få den andre til å snakke ut så mye om problemet at den ser seg selv i et speilbilde. Når man får til dette vil man også få den andre bevisst på hvilken løsning som skal prøves. Da kan man sette

klare mål og følge opp. Dette var essensen i kurset. Man skal legge en plan, følge opp og gjennomføre. Å gi råd er den enkle veien ut.

Kurset gikk mye på å ta det som kalles den vanskelige samtalen. Men slike samtaler finnes egentlig ikke. Det finnes derimot mange nødvendige samtaler. Disse må tas ellers bygger det opp til konflikter.

Men det er konflikter som også skal få lov å leve. Dette er "polarisasjoner", gnissingen mellom ulike deler i en bedrift, indre konkurranse. Dette må til for å få frem alle behovene. Men da er det viktig at alle har en evne til å gå i andre sine sko og se hvordan andres hverdag er. Da oppnår man forståelsen og kan legge til rette. Partssamarbeidet er et slikt eksempel. Foreninger, bedrifter og lovverkene trekker alle mot sine kjernesaker, men sammen danner de et samarbeid der man inngår kompromisser til det beste for partene, ikke kun for en part. Dette er en nødvendig polaritet som ligger til grunn for det norske arbeidslivet og dets suksess.



Ny verdensrekord

Eurocopter satte den 7. juni ny fartsrekord for helikopter. Den nye rekorden som ble satt under test-flygning lyder på 255 knop i stabil flygning i en høyde på 10 000 fot. Helikopteret er av typen X3.

De store helikopterprodusentene driver konstant utvikling ny teknologi. Det er ikke lenge siden Sikorsky satte rekorder med sin X2, som kort fortalt er et helikopter med pusher-propeller i halen og kontraroterende hovedrotor. Eurocopter driver forskning på sin X3, som minner mer om en EC155 med vinger og propeller.

Da NHF møtte Eurocopter under årets Heliexpo fikk vi et innblikk i hva som ligger bak designet. Dette handler om å tøye grensene og finne ny teknologi som kan gi fremtidsrettede løsninger. Selv mener Eurocopter at teknologien vil kunne fungere på alle helikoptertyper, men har valgt å benytte EC155 som testplattform.

Fartsrekorden er ikke annet en imponerende. I tillegg til rekorden på 255 knop i stabil flight, tok testpilotene det hele et hakk videre med hele 263 knop under nedstigning. Maskinen fløy også da NHF var tilstede under Paris Air Show i 2011 og er vel noe av det "råeste" vi har sett fremvist under et flystevne.

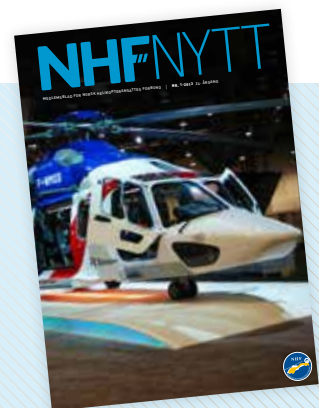


Luftfartstilsynets bransjetur

Årlig arrangerer Luftfartstilsynet en bransjetur der aktørene innen norsk luftfart får en noe mindre formell mulighet til å møtes og debattere aktuelle tema. Tidligere år har turen vært innom både EASA i Köln og Eurocontrol i Brussel.

I år går turen tilbake til Brussel for å gi deltagerne bedre kjennskap til regelverksutviklings prosessene i EU og hvilke muligheter en har til å være med å påvirke disse prosessene. Turen vil også besøke Eurocontrol.

Årets arrangement er lagt til 30. og 31. oktober



NHF-Nytt jubileumsnummer

NHF-Nytt går mot sin 25. Årgang neste år. Vi ønsker at medlemmene skal være med å utforme jubileumsutgaven med tilbakeblikk på alt vi har vært gjennom og gamle minner.

Har du gamle artikler og bilder, avisutklipp og lignende. Ikke nøl! Kom med de. Ta kontakt med Styremedlem Info, så får vi det på trykk i neste nummer.



NHF's Halvårlige møte med lokalforeningene

Den 29. August avholdt forbundet halvårlig møte med lokalforeningene. Samlingen er viktig for å sikre godt samarbeid mellom lokalforeningene, samt for å gå nærmere gjennom arbeidet forbundet utfører.

[TEKST THORBJØRN ERLAND]

Det var samlet lokalforeningsledere og representanter fra de fleste lokalforeningene i forbundets kontorer ved Stavanger Lufthavn. Forbundsleder Øyvind Strøm ga en rask presentasjon av forbundets arbeid hittil i år. Dette ble sammenlignet med prinsipp og handlingsprogrammet for å stadfeste om forbundet arbeider i den retningen representantskapsmøtet har vedtatt.

Det ble en kort presentasjon av alle lokalforeningene som var tilstede og en mulighet for forbundet og foreningene til å få innblikk i hverandres hverdag og utfordringer. For mange er pensjon et hett tema og det arbeides med løsninger hos de fleste foreningene. Arbeidet lagt ned hos Heli-One og CHC ser ut til å være retningsgiv-

ende for det arbeidet som også utføres av andre lokalforeninger med lignede problematikk.

Ellers har Lufttransport sine utfordringer knyttet opp til overtagelsen av Sysselmannens flygninger på Svalbard, med tanke på bemanning og overtagelse av personell. I Heli-One og CHC preges situasjonen også av svært svekkede HR avdelinger som gjør tillitsmannsarbeidet og samarbeidet mellom bedrift og forening vanskeligere en det som er optimalt.

Alle har lokalforeningene sine utfordringer og det er derfor viktig med slike samlinger som forbundet arrangerer fra tid til annen. Dette er en arena for nettverksbygging og erfaringsutveksling som er viktig å opprettholde. Forbundet kjører disse samlingene om lag to ganger i året. Det kan muligens være noe knapt. Man det kjøres i tillegg ca. fire ulike kurs i forbundsregi hvert år. Dette er fantastiske muligheter for nettverksbygging mellom lokalforeningene og forbundet oppfordrer alle lokalforeninger om aktivt å delta på de ulike kursene som settes opp.

Møtet ble avsluttet med bowling og middag på Harbour Cafe og Bowl i Stavanger.



Ny PBH-kontrakt for Heli-One

Under årets Paris Air Show signerte Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV) en femårig PBH kontrakt om vedlikehold og support av selskapets to nyanskaffede AS332L2 helikoptre med Heli-One. Kontrakten vil kunne gi arbeid inn til Heli-One sine verksteder på Sola



Stor SAR-kontrakt til Bristow

Sent i mars tidligere i år signerte Bristow Helicopter kontrakt om å overta søk og redningstjenesten for hele Storbritannia. Kontrakten er enormt verdifull for selskapet og vil skape om lag 350 nye arbeidsplasser.

Kontrakten trer i kraft i april 2015 og vil løpe frem til og med 2026. Redningstjenesten som skal opereres ut fra ti baser fordelt over hele Storbritannia vil bestå av en variert flåte. På denne kontrakten vil Bristow operere med totalt 22 helikoptre av typen Sikorsky S-92 og AugustaWestland AW189.

Det vil bli etablert flere nye baser og det vil legges ned enormt med investeringer i nye anlegg.

EC 225 "Return To Service"

Etter ni lange måneder på bakken, med intensiv investigering, testing og forskning fra produsentens side er operatørene verden over nå godt i gang med å returnere 225en tilbake i normal drift. Alle samarbeider de om det samme målet. Produsenter, myndigheter og operatørene har stått sammen om å få maskinen tilbake i sikker drift for å bringe våre kunder, de offshoreansatte, trygt hjem.

[TEKST THORBJØRN ERLAND]



FOTO: Eurocopter



"Den svært mye omtalte akslingen, her under inspeksjon hos Heli-One sitt komponentverksted på Sola".



Utsnitt av EC225 cockpit med Warning and Caution midt i synsfeltet for pilotene

I 2012 ble to kontrollerte nødlandinger gjennomført i nordsjøbassenget. Begge tilfeller var forårsaket av at pilotene fikk varsling om manglede oljetrykk på hovedgirboksen. Pilotene aktiverte helikopterets nødsmøresystem (EMLUBE), men etter kort tid kom det også feilmelding fra nødsmøresystemet. Pilotene besluttet derfor å gjennomføre kontrollert nødlanding på sjøen, slik som det er beskrevet i helikopterets flight manual. Etter nærmere undersøkelser viste det seg at årsaken til hendelsene skyldtes at akslingen som står vertikalt i girboksen og som blant annet driver oljesystemet hadde sprukket og separert seg. Dermed mistet girboksen drift til oljepumpene og pilotene fikk indikasjon på at smøresystemet var ute av drift. Som et resultat av disse to hendelsene besluttet de norske og britiske luftfartsmyndighetene og legge restriksjoner på sivil kommersiell flygning med EC225 flåten.

Hovedårsaken

Etter måneder med intensiv inspeksjon av akslingene fant man til slutt at årsaken til akselbruddene, som ligger i områdene der akslingen er sveiset sammen. Det ble påvist tre hovedårsaker: Aktiv korrosjon grunnet fuktighet, gjenværende spenninger etter sveiseprosessen og redusert utmatningsstyrke grunnet stress "hot spots" forbundet med akselen geometri, overflateruhet og form. Man har etter nøye testing og analysering av HUMS- data (Helth and Usage Monitoring System) funnet det mulig å gjenkjenne symptomene på svekkelsen i form av høyere vibrasjonsavlesninger.

7 år og over 300 000 flytimer uten hendelser.

For Eurocopter som produsent av helikopteret har det vært svært viktig å granske kjernen i hva som forårsaket de to akselbruddene. Det ble koblet inn eksterne uavhengige eksperter og forskningsmiljøer for å være med på å finne årsaken til hvordan dette kunne forekomme på helikoptertypen som til nå har gjennomført over syv år og 300 000 flytimer uten tegn til lignende problemer.

Akslingene fra helikoptrene som nødlandet har blitt grundig undersøkt. Eksakt like akslinger ble testet for belastninger både normale og ekstraordinære i testbenker uten at det lyktes å fremprovosere feil. Etter dette begynte Eurocopter å eksperimentere med akslinger der man maskinerte ned veggykkelsen for å simulere en svekket aksling. Etter syv måneder med testing i benk og testing med akslinger montert i flymaskinen, klarte testpiloter å fremprovosere feilen under testflygning.

Det viser seg imidlertid at maskinen ikke mister drivkraften på hovedrotoren ved akselbrudd. Maskinen er utstyrt med EMLUBE (nød smøresystem) som spruter inn en glykolholdig veske og gir smøring tilstrekkelig for sikker flygning i ytterligere 30 minutter før girboksen havarerer. Tidlige inspeksjoner konstaterte at systemet fungerte i alle tilfellene med brudd i akslingen. Derfor kunne Eurocopters testpiloter trygt returnere til basen for å få testhelikopteret inspisert. Indikasjonene testpilotene fikk samsvarte eksakt med det pilotene fikk før nødlandingsene og årsaken til hendelsene var dermed kjent.

Et tryggere helikopter returneres tilbake til normal drift

Etter testingen og resultatene som ledet frem til årsaken har Eurocopter nå kommet frem til viktige modifikasjoner og sikkerhetstiltak som utføres på samtlige EC225 helikoptre som returneres tilbake til drift. En av årsakene til at det kunne oppstå aktiv korrosjon i sammenføyningen på akslingen skyldtes vinkelen på en av oljedysene i girboksen. Et område nær ved sveisen på akslingen fikk ikke nødvendig smøring noe som resulterte i mulighet for at slagg/mud kunne bygge seg opp, noe som over tid utløste den aktive korrosjonsprosessen. Dysene blir nå byttet med nye som har en endret vinkel og som dermed sikrer at akslingen smøres og renses på en mer hensiktsmessig måte.

Videre har testingen vist at sprekkdannelsen kunne avleses på vibrasjonssensorene som utgjør en del av HUMS-systemet (Helth and Usage Monitoring System) på helikopteret. Denne sensoren, også kalt MOD45, vil på et tidlig stadium gi varsling om økende vibrasjonsnivåer. Testingen viser at det fra et gitt vibrasjonsnivå vil gå minimum 6 til 8 flytimer for en aksling står i fare for brudd. Derfor har Eurocopter utført en obligatorisk modifikasjon for alle helikoptre der denne vibrasjonssensoren kobles til et lyssignal i cockpit. Piloten vil få et gult lys i "caution and warning" panelet dersom vibrasjonsnivåene stiger over et gitt nivå. Fra en slik varsling er synlig for piloten kan man fly trygt og returnere til et trygt landingssted med en rekkevidde innenfor to flytimer. Dette vil i praksis si at alle destinasjoner innenfor den norske og den britiske sektoren er alternative løsninger, og en landing på havet vil være et høyest uaktuelt alternativ.



Klar for tur! En av CHC sine EC225 gjennomgår daglig vedlikehold ved selskapets base på Sola og gjøres klar for en ny tur i Nordsjøen

For å ytterligere øke sikkerheten har Eurocopter utarbeidet strengere og mer detaljerte inspeksjonsprosedyrer for operatørene av helikoptrene. Som en del av vedlikeholdet av maskinen skal det utføres en ultralydinspeksjon av akslingen. Dette er en inspeksjon som vil oppdage eventuelle mulige skader på akslingen på et mye tidligere stadium, lenge før dette vil være synlig på vibrasjonsmålingene. Inspeksjonen skal utføres hver tiende flytime på alle helikoptre og skal utføres av spesialisert NDT-personell. En av de store fordelene med denne inspeksjonen er at man på en enkel måte også får verifisert om varslingsystemet har gitt en reel indikasjon og at man aldri skal oppleve at en sprekkdannelse varsles under flygning via helikopterets varslingsystem.

Parallelt med at Eurocopter og EASA har gitt ordre om at alle 225er skal modifiseres, arbeides det også med å designe en helt ny aksling. Denne vil være klar for å bli implementert rundt midten av 2014. Dette vil bli den endelige løsningen og helikopterflåten vil gå gjennom modifikasjoner fortløpende etter dette. Alle nye helikoptre som produseres vil bli levert med den nye akslingen, og det vil derfor ikke være en problematikk som vil få betydning eksempelvis for de nye norske redningshelikoptrene.

Det er ingen tvil om at det arbeidet som her er lagt ned for å få 225en tilbake i drift har ført til at vi nå returnerer et tryggere helikopter, med bedre utnyttelse av de eksisterende overvåkingssystemene, tilbake til drift.

Var egentlig alle helikoptre rammet av flyforbudet?

I løpet av de siste ni månedene har det vært skrevet mye i media om flyforbudet som ble lagt på EC225 flåten. Når de nå returneres føler vi det også nødvendig å rette opp i noe av dette inntrykket. For "pumaen" har flydd og den har flydd mye! Samtlige militære helikoptre av typen EC725 og redningshelikoptrene har mer eller mindre gått i normal drift

opåvirket av akslingsproblematikken. Sjømenn har blitt reddet opp fra en sikker død i havet av sivile 225er og ambulansetrafikken til og fra sokkelen har gått som normalt. Det er også viktig å nevne at i skyggen av flyforbudet har "de gamle" Super Puma helikoptrene flydd som aldri før for å opprettholde en normal drift på rutene til og fra sokkelen. Operatørselskapene har med sine store flåter vært fleksible, det tekniske personellet har stått på og passasjerene har flydd trygt gjennom hele perioden.

En EC225 fra Bristow heiser 11 fiskere fra fiskefartøyet "Kamara" i sikkerhet i en av historiens mest krevende redningsaksjoner 40 nautiske mil nordvest for Hammerfest. Det var ekstreme værforhold med en vindstyrke på over 52 knop. Helikopteret var deres eneste redning.



FOTO: Kystvakten



Beredskapskonferansen 2013

Er vi beredt? Har vi prosedyrene og metodene på plass for å ivareta sikkerheten dersom noe uforventet oppstår? Ikke bare på sokkelen, men også ellers i samfunnet. Beredskapskonferansen satte de dagsaktuelle temaene på agendaen, og NHF var representert også i år.

[TEKST & FOTO THORBJØRN ERLAND]

Beredskapskonferansen feiret i år femårsjubileum. Og det var en stolt Forbundsleder i Fagforbundet Industri Energi som kunne åpne konferansen. Endelig har Beredskapskonferansen blitt det som den var tiltenkt å være. Ikke bare en konferanse om beredskap og sikkerhet på norsk sokkel, men også en konferanse for beredskap og sikkerhet i samfunnet. Med terroranslagene mot Statoil i El Amenas og terroren den 22. Juli i Oslo og på Utøya var det naturlig at konferansens tema omtalte sikkerheten og beredskapen knyttet til trusselbildet og mulige terroranslag mot samfunnet. Terror

kan være så mangt og det var også viet tid til foredrag om IT-sikkerhet og hvor sårbare norske bedrifter er mot IT-angrep.

Åpningsord ved ordføreren i Stavanger.

Ordfører i Stavanger, Christine Sagen Helgø, holt et kort åpningsforedrag der hun fortalte om Stavangers rolle i petroleumsberedskapen. Stavanger har et overordnet beredskapsansvar for regionen, og er en kommune med høyt fokus på dette. Som petroleumshovedstaden er Stavanger med på å sette en standard for resten av sokkelen.

Hva har opera felles med oljeindustrien?

Hovedtemaet var selvfølgelig beredskap, og første foredragsholder var teknisk direktør i Den Norske Opera & Ballet, Jan Hauge. Og hva skiller så beredskapen på operaen fra oljenæringen? Egentlig ikke så mye. Hauge er tidligere plattformsjef og svært drevnen i å tenke sikkerhet og beredskap. Da han overtok operaen ble han overrasket over hvordan alle fungerte i sine oppgaver og kunne sitt til fingerspissene, men beredskap og sikkerhet var ikke det man hadde mest fokus på og prosedyrer om.

Det grunnleggende innen beredskap er at men er beredt. Hvordan håndterer men det uventede? Hvordan kan man forberede seg

på det som ikke skal skje? Og hva gjør man når alt går galt? Hauge trakk frem eksempler fra Justin-konserten på operataket, der alt gikk galt. Beredskapen var for dårlig. Politiet og vaktsselskapene var ikke beredt! Hauge har selv en datter i målgruppen og viste at det ville bli kaos. Han refererte selv til at hun lett hadde svømt over til senen, som lå på en lekter utenfor operahuset, dersom det var dette som skulle til for å få et glimt av sitt idol. Og slik regnet han med at de fleste tenkte. Vaktsselskapene mente det ikke ville by på noen problemer og tok ikke bekymringene på alvor. Det var dette som ble utslagsgivende. Verken vaktsselskapene eller politiet var forberedt på å håndtere tusenvis av elleville tenåringer som ville gjøre alt for å se Justin. Det endte med at barrkadene og sperringene ble velte og ungdommene presset seg inntil operaen. Flere ble trampet ned i kaoset, men heldigvis ble ingen drept. Det endte med at alle tilgjengelige resurser i hele Oslo politidistrikt måtte tilkalles til operaen den kvelden. Problemet var at ingen hadde tenkt på og var forberedt på at det kunne komme tusenvis flere på gratiskonserten en det som arrangøren hadde forutsett. Vaktsselskapet og politiet hadde ikke kontroll og hadde ingen plan for hva de skulle gjøre dersom dette skjedde. De var ikke beredt!

Felles med oljenæringen og operaen er at



Luftforsvarets 330 SKV og Redningssselskapet demonstrerte en redningsaksjon med mann på sjøen og som fraktes videre i helikopter.

man må tanke på det utenkelige når man skal ha god beredskap. Forskjellene er at dette har oljenæringen gjennom et partssamarbeid mellom arbeidsgiver, ansattes forbund og myndighetene innarbeidet til ryggmargen. Mens samfunnet for øvrig ikke har hatt samme fokuset.

Gjennom partssamarbeidet sikrer bedriftene god beredskap da dette er av interesse for å hindre brudd i produksjonen. De ansattes organisasjoner arbeider for at arbeiderne skal ha de beste forutsetninger og vilkår for å redusere risiko. Og myndighetene lager lovverk som sikrer trygge arbeidsforhold, både fysisk og avtaleteknisk. Myndighetene driver også oppsynsarbeid for å sikre at beredskap og sikkerheten ivaretas. Partssamarbeidet som vi kjenner i norsk arbeidsliv og på norsk sokkel er med på å drive sikkerheten og beredskapen, en modell som vi ikke kjenner igjen i andre deler av verden. Og det som gjenkjenner andre deler av verden er dårligere arbeidsvilkår og økt fokus på fortjeneste. Miljø der sikkerheten komprimeres til fordel for økonomien.

Samhandling for økt beredskap

Beredskapskonferansen har endelig fått sin plass og beredskap som tema kun offshore bringes nå inn som et aktuelt tema i samfunnsdebatten. Etter terroren på Utøya har det vært massiv kritikk av politiet. Dette har ført

til en at en nå ser at forsvaret kan spille en vital rolle i samhandling med politiet.

Kåre Willoch, tidligere statsminister, holt foredrag på konferansen om hvordan ting var før og hvordan det har blitt. Ett av foredragene holdt tidligere på dagen gikk på å redegjøre for hvordan politi og forsvar skal samhandle og hvordan rapporteringslinjene skal være. Det er ingen tvil om at Willoch var svært imponert over hvor tung grodd systemet er blitt og hvor overadministrerte vi er blitt i dagens Norge. Vi sitter igjen med et bilde at det blir mye snakk og lite handling. Administrasjonen i landet har blitt dobbelt av hva det en gang var, og det på relativt kort tid.

Et annet problem er hvorfor det ikke legges mer vekt på å ruste opp politiet. Da hadde de kanskje vært bedre i stand til å være beredt. For å sette inn forsvaret mot en sivil befolkning i et demokrati, er en ganske vanskelig sak. Her bør man handle med varsomhet.

Redningstjenestens beredskap og nye helikoptre.

Justisdepartementet var også blant foredragsholderne. Det var vel ikke så mye de egentlig kunne si, men de la frem en oversikt over fremdriften mot nye redningshelikoptre. Det var en kort presentasjon av de fire kandidatene som ble prekvalifisert året i

forveien, Sikorsky S-92, NH Industries NH-90, Eurocopter EC725 og AgustaWestland AW101. I juni ble disse redusert til to som går videre mot avgjørelse senere i høst.

Foredraget ga også et kort innblikk i hvilke type operasjoner redningstjenesten utfører årlig og hvilke kriterier som er lagt til grunn for å vurdere hvilket helikopter som skal velges. Departementet ønsket ikke å gå inn på noe som kunne peke ut en av kandidatene blant tilbyderne.

Konferansen ble avsluttet med tur til Flor og Fjære der Redningssselskapet og Forsvarets 330 skv ga en oppvisning i sjøredning.

Kåre Willoch





S-92 simulator på Sola

Den 16. september var det duket for Grand Opening av Flight Safety International sine lokaler på Sola. Flere prominente gjester fra nært og fjernt var tilstede for å feire åpningen av treningssenteret som huser en av verdens fire S-92 leve D simulatorer.

[TEKST & FOTO THORBJØRN ERLAND]



Flight Safety er verdens ledende opplæringscenter for både flygende, men også teknisk personell og driver opplæring både på fly og helikopter. Investeringen i en ny simulator verdt over 180 millioner er et tett samarbeid med Sikorsky. Dette har lenge vært en visjon drevet frem av blant annet Erik Hamremoen i Statoil og hans arbeid i OLF og Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på Norsk kontinentalsokkel. Etter at krav om hyppigere simulatorentrening, samt at en simulator skulle plasseres i Norge kom inn i kontraktene mellom oljeselskapene og operatørene, har Flight Safety og Sikorsky arbeidet målrettet for å treningssenteret på Sola etablert. Aircontactgruppen ved Ivar Eie har stått sentralt i samarbeidet fra norsk side.

En av de mest avanserte simulatorer i verden.

Den nye simulatoren på Sola er en av de mest avanserte i verden. Dette er en av fire "level D" simulatorer. Ratingen gis etter hvor nøyaktig den er sammenlignet med virkeligheten. Og med "level D" menes det at dette er så nært det virkelige helikopteret som det er mulig å komme.

Flight Safety sitt samarbeid med Sikorsky gir denne simulatoren ett klart konkurransefortrinn. I oppbygging og programmeringen får Flight Safety alle data levert direkte fra Sikorsky. Alle "air data" fra prototypene og fra test flights blir lastet direkte over fra Sikorsky. Mens andre treningsleverandører må tilegne seg dette på egenhånd gjennom testing på egne helikoptre. Dette gjør at simulatoren er så nært opp til det ekte helikopteret som mulig.

I tillegg til simulatoren har de også en Graphical Flightdeck Simulator (GFS). Dette er en kunstig cockpit sammensatt av en rekke touch screens. På disse kommer alle brytere og instrumenter opp på skjermene og eleven kan trykke på alle funksjoner. Foran studenten er en skjerm som viser systemene og hvordan de reagerer på de input som eleven gir i cockpit. På denne måten får man en enkel og svært effektiv opplæring i helikopterets systemer og virkemåte.

Simulatorentrening også for teknikere.

Kravene til trening er i tillegg til loven nedfelt i OLF sine retningslinjer. En tema som det nå arbeides videre med er simulatorentrening for teknikere. Det er et krav at teknikere også skal gjennomgå simulatorentrening på systemene for bedre å holde seg oppdatert på feilsøking og utbedring av feil. Dersom det ikke er mulig å gi teknikere systemsimulering, skal dette gjøres i flysimulatoren.

Teknisk trening av B1 Og B2 hos Flight Safety.

Det er en målsetning at det også skal utvides på Sola. Behovet for treningssentre som tilbyr teknisk opplæring er stort og i møte med Ivar Eie i Aircontactgruppen, kan han avsløre at det arbeides for at Flight Safety også skal levere teknisk trening. Konkret arbeides det for å få en av S-92 prototypene over fra Sikorsky til Sola. Dette vil gi et enormt utgangspunkt for å kunne levere typekursing av svært høy kvalitet til markedet og miljøet på Sola.

NHF var selvfølgelig tilstede under åpningen og fikk testflydd et par timer i simulatoren. Noe så realistisk skal man lete lenge etter. Helt fantastisk.





Strøm med prisgaranti

Spesialtilbud på strøm til medlemmer av
NHAF - Norges Helikopteransattes Forbund

Les mer og bestill strømvartalen Topp 5 Garanti på
fjordkraft.no/helikopter eller ring oss på **06100**.

 **Fjordkraft**



Kontraktinngåelsen. f.v. Styremedlem Lover og Bestemmelser Tommy Olsen og Lars Petter Lovik, Salgssjef i Fjordkraft

Gunstig strømavtale for NHFs medlemmer

Det skal være fordeler med å være medlem i Norsk Helikopteransattes Forbund. Vi har tidligere nevnt advokatavtalen. Nå har vi knyttet til oss Fjordkraft som leverer en svært gunstig strømavtale til våre medlemmer.

Forbundet har i høst inngått avtale med Fjordkraft om gunstig strømavtale som en medlemsfordel til alle forbundets medlemmer. Avtalen er en "Topp 5" garanti som sikrer våre medlemmer en strømavtale som skal være blant de 5 billigste opp mot 20 andre strømleverandører i landet.

Fjordkraft

Fjordkraft er Norges nest største strømleverandør, og er det strømselskapet som har flest lojale strømkunder i landet. Som kunde i Fjordkraft betaler du alltid etter at du har brukt strømmen. Fjordkraft har også Fornøydgaranti ovenfor våre kunder. Er du ikke 100 % fornøyd, får du penger tilbake.

«Jevn strømregning» gir deg samme beløp hver måned.

En annen fordel ut over at Fjordkraft alltid vil levere våre medlemmer rimelig strøm er at de tilbyr en fakturering der man alltid betaler samme beløp hver måned. Dette fungerer på den måten at man i perioder med lavt forbruk "sparer opp" penger på strømkontoen, og i perioder med høyt forbruk, "tapper" strømkontoen. På denne faktureringsmåten blir det lett å holde kontroll på strømutfgiftene fra måned til måned. Dette er en tilleggstjeneste som leveres for 39,- kroner pr måned

Hvordan benytte seg av avtalen

Det er enkelt å bytte til Fjordkraft, og vår strømavtale. Via Fjordkraft sitt banner på forbundets hjemmeside kommer du inn på websiden www.fjordkraft.no/helikopter. Her kan man enkelt registrere seg som kunde, så ordner Fjordkraft resten. Du kan også bli kunde ved å kontakte Fjordkraft på telefon 06100 hver ukedag mellom 08-20.00. Oppgi da at du er medlem i Norsk Helikopteransattes forbund og be om vår avtale.

For mer informasjon, kontakt forbundskontoret.

facebook

Nyhetsbrev og facebook

På forbundets hjemmesider er det nå mulig å melde deg på forbundets elektroniske nyhetsbrev.

Det har i løpet av vinteren blitt arbeidet med informasjonen ut til lokalforeninger og medlemmer. Det har blant annet blitt opprettet et nyhetsbrev som forbundet bruker til å gi ut informasjon til medlemmer og lokalforeninger. Ved å registrere din epostadresse på våre nettsider vil du motta våre nyhetsbrev. Frem til nå har vi ikke sendt ut så mange nyhetsbrev, men målet er å få ut om lag ett brev i måneden.

I tillegg til nyhetsbrevene kan du følge Norsk Helikopteransattes Forbund på facebook.

Minner om nettsidene www.nhaf.no

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Helikopterbransjen er sammensatt av flere aktører med til tider motstridende interesser. Det er aksjonærer med forhåpning om høyere avkastning, arbeidstagerorganisasjoner med tariffmessige krav, kunder med fokus på kostnader knyttet til operasjoner og ledelse i bedrifter med stadig mer og mer pressete marginer.

[TEKST TOMMY OLSEN]

Dette i kombinasjon kan gi et fragmentert og vanskelig arbeid mot et felles mål om økt sikkerhet innen bransjen. Innen offshore helikoptervirksomhet på kontinentalsokkelen har myndighetene derfor byget videre på den norske modellen og dannet en partssammensatt gruppe med mandat å aktivt bidra til økt sikkerhet gjennom sitt arbeid. Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel.

NHF er representert i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) med en representant. Forumet ble startet på grunnlag av tilrådninger fra offentlige utredninger og anbefalinger fra sikkerhetsstudier. Forumet møtes på Sola minst fire ganger hvert år, og det er Luftfartstilsynet som leder møtene. Samarbeidsforumet bidrar til økt fokus på sikkerhet gjennom arbeid med følgende mandat:

Samarbeidsforumet skal arbeide for en vesentlig forbedring av helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel. Den totale sannsynligheten for å omkomme ved helikopterflyging skal minst halveres i neste tiårsperiode, sammenlignet med perioden 1990-2000 (jf. NOU 2002:17 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel, kap. 1.2 Målsettinger for helikoptersikkerheten).

Samarbeidsforumet skal være en pådriver i forhold til ansvarlige myndigheter og aktører, slik at anbefalte tilrådninger i delutredningene 1 og 2 NOU 2001:21 og NOU 2002:17 "Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel" søkes gjennomført. Forumet vil også kunne ta opp problemstillinger som har betydning for helikoptersikkerheten og følge opp med forslag til konkrete tiltak.

I samarbeidsforumet sitter deltakere fra Luftfartstilsynet, arbeidstagerorganisasjonene, oljeselskapene, samt helikopteroperatørene. Ved å ha et slikt samarbeid, gis det mulighet til å diskutere problemstillinger og løsninger på tvers av fagfelt og interesseområder.

I det siste er flyrestriksjonene for EC225LP som har vært hovedtema i forumet, men tema som M'ADS og ADS'B står også som en gjenganger på sakslisten.

Du kan lese mer om SF på www.helikoptersikkerhet.no



Siste nytt fra teknisk komité

Teknisk komité representerer NHF i en rekke utvalg, møter og konferanser.

De arbeider også kontinuerlig opp mot tilsyn og myndigheter nasjonalt og internasjonalt for å få gehør for bransjens syn i ulike saker. I NHF-Nytt skal vi fokusere på arbeidet og innsatsen fra komiteen, og ønsker med dette å ha faste sider i bladet dedikert informasjon fra teknisk komité. Disse sidene er også med på å tydeliggjøre dette viktige arbeidet.



TEKNIKERS LOGGBOK

Loggføring av praksis er et myndighetskrav hjemlet i EASA Part-66. NHF tilbyr derfor loggbok til alle våre medlemmer.

Denne bestilles kostnadsfritt ved å kontakte forbundet. Send e-post til post@nhf.no og legg ved informasjon om: Navn, adresse, Telefonnummer, e-postadresse, firma og lokalforening.

Ole-Andre inn i teknisk komité



Ole-Andre Lindanger går inn som fast medlem av teknisk komité. Han arbeider hos Helikopterservice ved hovedbasen på Sola. Ole-Andre har tidligere vært medlem i teknisk komité, men har hatt et kort avbrudd i tiden da han arbeidet ved selskapets

Part-M avdeling. Gjennom dette arbeidet, har han opparbeidet seg bred erfaring, og vil være et godt tilskudd til teknisk komite.

Vi ønsker Ole-Andre velkommen! Og ønsker han lykke til i det videre arbeidet i komiteen.



AEI regional conference

Aircraft Engineer International, AEI, er en internasjonal fagorganisasjon for flyteknikere.

[TEKST TOMMY OLSEN]

Organisasjonen har gjennom et langsiktig arbeid kjempet for fagorganisertes rettigheter innen flybransjen og har etterhvert fått stor innflytelse på bransjen verden over. NHF er medlem i denne organisasjonen og AEI blir således vårt talerør inn mot EASA som lovgivende organ i Europa.

Den 26. april deltok vårt styremedlem for lover og bestemmelser og leder på den årlige regionale konferansen som ble avholdt i New Prospect House, London. Kongressen samlet deltagere fra UK, Norge, Nederland, Sverige, og Spania til stede.

AEI's representanter åpnet møtet, med å presentere hvilke utfordringer vi står ovenfor fremover. Det ble lagt vekt på arbeidsgruppene som er i gang hos EASA, samt hvor liten del av

dette arbeidet vi har kapasitet til å påvirke. Det er viktig å være med på regelverksutviklingen helt fra starten, og det er ofte litt for sent og komme inn i forbindelse med arbeidet i de forskjellige arbeidsgruppene.

AEI har lenge arbeidet for innflytelse og er heldige som har 2 faste medlemmer i EASA's SSCC (Safety Standards Consultative Comitee), som kan brukes til å påvirke hvilke arbeidsgrupper som skal påbegynnes til en hver tid. Det har i lang tid vært et vanskelig arbeid for AEI å sitte som representant hos EASA, siden AEI jobber for å høyne standarden innen luftfarten. Dette er veldig ofte i strid med hva de andre aktørene som arbeider inn mot EASA ønsker, da disse som oftest har økonomiske gevinster med å gå andre veien. Likevel har AEI det siste året sett en positiv trend, når det gjelder både gjennomslagskraft, samt lydhørhet. Dette mener de skyldes gode argumenter og utstrakt bruk av konkrete bevis i tidligere diskusjoner.

Videre ble det diskutert om AEI bør endre modell, der man etablerer et system med fulltidsansatte. Arbeidsmengden har

økt mye, og det er vanskelig å klare alle arbeidsoppgavene kun basert på frivillige deltakelse.

Det ble sendt oppfordring fra Executive Board i AEI, til medlemmene som deltok på møtet, å ta dette opp lokalt, samt tenke gjennom eventuelle løsninger som kan være aktuelle. Dette vil bli et tema på årskongressen som blir avholdt i Australia senere i høst.

Videre har AEI produsert en del materiale for bruk i media. Dette gjelder spesielt en egen FAQ seksjon, med spørsmål og svar, som skal legges ut på nettsidene. Disse spørsmålene og svarene er stilet på en slik måte at de kan vekke litt oppmerksomhet hos leseren. Dette med tanke på hva som foregår innen luftfarten, innen å fjerne eller svekke den flytekniske kompetansen.

Det vil også bli produsert en egen film, som omhandler det samme. AEI er aktiv i media gjennom radio og tv, samt at de gir ut to pressemeldinger hvert år.



Sertifiserte flyteknikere

Hvorfor trenger vi myndighets godkjente flyteknikere:

En sertifisert flytekniker er i dag ansatt i et flyselskap grunnet deres spesialiserte opplæring, kompetanse og erfaring. Sertifiserte flyteknikere er spesialisert innen systemvedlikehold på enkelte flytyper og områder som kan f.eks. være motorer, hydraulikk, autopilot, kommunikasjonssystemer, rader osv.).

Den enkelte sertifiserte flytekniker er ansvarlig for at feilretting og vedlikehold

av et fly blir utført i samsvar med gjeldende dokumentasjon fra flyets produsent og at arbeide som foretas er i overensstemmelse med lover og regler fra deres luftfartsmyndigheter. Flyteknikeren vil alltid signere for utført arbeide på et dokument kjent som et "Certificate of Release to Service" (CRS) som skal reflektere at arbeide som er utført iht. og at flyet igjen er luftdyktig. Dette dokumentet utstedes kun når teknikeren er 100 % sikker på at det arbeide som er utført er tilfredsstillende og i tråd med gjeldende dokumentasjon. En "CRS"

er et juridisk bindende dokument som binder teknikeren til ansvaret for det utført arbeide.

Globalt sett vil utstedelse og signering av "certificate of release to service" alltid gjenspeile to ting, det ene er at den personen som har utført arbeide er kompetent til å utføre arbeide, dette grunnet i de krav som stilles for å få utstedet sitt myndighets godkjente sertifikat, og at arbeide som er utført er av en god kvalitet og at de gjeldende manualer ligger til grunn for det arbeide som er utført. Dette skyldes det faktum at

flyvedlikehold er vurdert som et område med stor potensiell fare og at kontroll systemene som er forskrevet av luftfarts myndigheter vil bli ivarettatt igjennom en ansvars havende sertifisert flytekniker.

Ordringen med myndighets godkjente og sertifiserte flyteknikere er en av de mest effektive virkemidlene for å motvirke kommersielt press som kan lede til dårligere sikkerhetsstandarder, med de alvorlige følger det kan få.

Hvorfor vedlikehold er viktig:

Det er en nær sammenheng mellom vedlikeholdsstandard og sikkerhet. Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) har etablert minimumsstandarder for luftdyktighet og operasjonell sikkerhetsbetjening av fly. En sertifisert flytekniker har i dag en lang utdannelse bak seg og må være godt trent for å kunne oppnå de kvalifikasjoner som kreves i henhold til ICAOs krav.

Hvorfor luftfart er forskjellig fra andre bransjer:

Hovedelementet som skiller luftfartsbransjen fra andre bransjer, er at sikkerheten er helt avgjørende. Det er selvfølgelig riktig at sikkerheten også er viktig i andre transportsektorer, men feil i et av flyets nøkkelsystemer under flygning kan få fatale konsekvenser for liv og eiendom. Den sertifiserte flyteknikeren spiller derfor en nøkkelrolle for å sikre at fly brukt i kommersiell luftfart er luftdyktig og sikker for neste flygning.

Kan flybransjen opprettholde den høye standarden og dagens imponerende sikkerhets statistikk uten den sertifiserte flyteknikeren?

Svaret er, nei. I en notorisk vanskelig og konkurranseutsatt bransje er flyselskapene under et enormt press for å skape profit. Flyvedlikehold er det dessverre ofte ansett som en lett måte å kutte kostnader på. Kostnadsutt kommer i mange former, det bør være nødvendig å si det, men slike kutt er neppe gunstige for passasjerenes sikkerhet.

I tillegg utøves det et stort press fra luftfartsbransjen for at myndigheter skal tøyne regelverket som omhandler teknisk vedlikehold av fly brukt i kommersiell i luftfart. Dette vil kunne føre til rimeligere drift for bransjen, men det på bekostning av sikkerhetsstandarder.

Det er en klar sammenheng mellom vedlikeholdsstandarder og sikkerhet. ICAO (Internasjonale Civil Aviation Organisation) har beskrevet minimum sikkerhets standarder når det gjelder flyvedyktighet og operasjonell standard av et luftfartøy. Den sertifiserte

flyteknikeren har brukt lang tid for å tilegne seg kunnskapene som kreves etter ICAO standard og regelverk.

Luftfartsbransjen er fullstendig klar over at ordningen med en uavhengig myndighets sertifisert flytekniker er ekstremt effektiv for å opprettholde standarder og sikkerhetsnivåer. Til tross for dette er det noen som ser på sertifiserte flyteknikere som en unødvendig kostnad.

Nå nylig forsøkte luftfartsbransjen å undergrave innflytelsen til den sertifiserte flyteknikeren. Dette ved å utøve utilbørlig press ovenfor sentrale EASA myndigheter for å endre i luftfartsbestemmelser for vedlikehold noe som ville ha rammet den autoriserte flyteknikerens arbeide. De lyktes ikke den gangen, men det er nylig foreslått nye regelverksendringer i European Aviation Safety Agency (EASA). De potensielle endringene vil kunne gi luftfartsbransjen ytterligere en mulighet til å spare kostnader ved å undergrave flyteknikerens arbeide noe som er en av de mest effektive metodene for å opprettholde luftdyktige fly og dermed gagne flysikkerheten.

I et globalt perspektiv blir kvalifikasjonene til teknisk personell som skal stå inne for luftdyktigheten av kommersielle fly i dag godkjent på to ulike hold:

1. Den myndighets godkjente flyteknikeren som er sertifisert etter normer satt av myndigheter. I bla. Europa blir denne type ordning benyttet for å kvalifisere personell som skal godkjenne fly etter teknisk vedlikehold.

2. Den lokal godkjente flyteknikeren som har fått intern opplæring av sitt selskap og blir godkjent av sin arbeidsgiver til å utføre å signere for luftdyktighet på selskapets fly.

Det er generelt akseptert at det første alternativet ovenfor gir best beskyttelse mot degradering av standarder. Denne type godkjenning vil konsekvent sørge for å opprettholde en høy standard og dermed ha et høyere sikkerhetsnivå. Dette er grunnet den "uavhengige" sertifiseringen, der de angitte standarder som ligger til grunn for utstedelse av et flytekniker sertifikat viser seg å være høyere.

Det andre alternativet skal i teorien opprettholde et likeså høyt sikkerhetsnivå. Selskap som tar sikkerheten på alvor vil sørge for at de ansatte god opplært, og at det ikke blir utøvd påtrykk for at teknikere skal godkjenne fly som ikke er luftdyktige. Dessverre vet vi av erfaring at slike måter å godkjenne teknikere ofte kan føre til et lavere sikkerhetsnivå. Dette fordi interne systemer ofte ikke måles opp mot en uavhengig standard. Dermed kan det være lokale forskjeller,

noe som kan påvirke sikkerhetsnivået betydelig.

Videre blir uavhengighetsgraden senket når den enkelte tekniker blir internt godkjent og kan dermed risikere at autorisasjonen fjernes med et pennestrøk av arbeidsgiver ved. Derfor er det en genuin bekymring at denne ordningen med intern autorisering av teknisk personell ikke tar tilbørlig høyde for effekter som gruppepress, menneskelige faktorer og det faktum at økonomisk anliggende faktorer kan påvirke en teknikers dømmekraft i situasjoner der selskapet har all makt til å fjerne rettigheter som de har utstedt.

Dette har allerede blitt trukket frem som en medvirkende faktorer i rapporter i kjølevannet av nestenulykker. En hendelsesrapport etter en etterforskning av en nestenulykke hevdet følgende:

"Det er ikke tilstrekkelig å utstede vedlikeholdsarbeiderne med autorisasjoner og forvente at de alltid vil følge dem til punkt og prikke, dette uten tanke på alt ytre press og faktorer på arbeidsplassen. Dette viser at det ikke blir tatt hensyn til påvirkningen av menneskelige faktorer. Bare å utelukke stole på prosedyrer og anta at folk alltid vil etterleve dem, er urealistisk og kan over tid resultere i en gradvis endring i normen for beste praksis. Dette fordi det er uunngåelig at personer ikke blir påvirket av miljøpress og andre likesinnete."

Veien videre:

Fremtiden krever en koordinert teambasert tilnærming for at dagens høye sikkerhetsnivå skal ivaretas. Med overgangen til en global standard må luftfartsbransjen nå utvise en viss modanhet med hensyn til vedlikehold og sikkerhet.

Luftfartsbransjen må gi sin entydige støtte til ordningen med sertifiserte flyteknikere. Den sertifiserte flyteknikeren er fortsatt den skjulte helten innen sikkerhet for moderne luftfart. Klokkene tre om morgenen er ofte en sertifisert flytekniker den eneste forskjellen mellom et luftdyktig eller en ikke luftdyktig fly, de er den siste "vokteren" med henhold til sikkerhet. De har velfortjent opparbeidet seg tillitt fra offentligheten. Flyselskaper må respektere og verdsette den sertifiserte.





Foto: Thorbjørn Erland, Paris Air Show

Arrangement og begivenheter

Her følger en oversikt over ulike arrangement og begivenheter som forbundet planlegger inn i sin aktivitet i tiden fremover. Referater og artikler fra de ulike arrangement vil bli publisert i medlemsbladet og på nettsidene våre.

Dersom noen av medlemmene eller lokalforeningene deltar på ulike events av interesse er dere hjertelig velkommen til å sende inn både bilder og litt tekst til bruk i bladet.

20. – 24. November 2013

AEI Annual Congress

NHF står tilknyttet den internasjonale flyteknikerorganisasjonen Aircraft Engineer International. Organisasjonen er en internasjonal bransjeorganisasjon som deltar for å ivareta de ansattes rettigheter innenfor flybransjen. Organisasjonen deltar aktivt i arbeid knyttet opp mot regelverksuforming i blant annet EASA.

Februar 2013

Representantskapsmøtet, Tananger

Forbundets høyeste organ, Representantskapsmøtet arrangeres hvert år i løpet av februar. Etter svært gode tilbakemeldinger fra lokalforeningene vil det også i år søkes arrangert på Hummeren Hotell i Tananger. Alle Lokalforeninger ønskes velkommen!

12. – 13. Februar 2014

Luftfartskonferansen, Bodo

Luftfartstilsynet sin nasjonale konferanse

for fly og helikopterbransjen. Dette er et tiltak som Luftfartstilsynet har satt i gang for å sette fokus på flysikkerheten. Det arrangeres flere forelesninger i tillegg til ulike workshops med ulike tema. En viktig møteplass for NHF og spesielt teknisk komité, her møtes arbeidstakerorganisasjonene, myndighetene og de ulike bedriftene.

24. – 27. Februar 2014

HAI Heli-Expo, Anaheim, California

Heli-Expo er verdens største møteplass for helikopterbransjen. Det er og et av de få steder der NHF kommer i kontakt med alle aktuelle fagforbund under samme tak. Det arbeides med å sette opp et tett program der det legges opp til møter både med Eurocopter og Sikorsky.



Foto: Eurocopter

KURSKALENDER 2013-2014

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

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

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

23. – 24. November 2013

Kurs i omstillings og endringsprosesser, med Bitten Nordrik fra De Facto.

Dette er et kurs der deltageren skal tilegne seg forståelse og innsikt i grunnleggende teorier på fagområdet i forhold til organisasjon, ledelse og medarbeidere. Deltageren skal tilegne seg forståelse for hva omstilling- og endringsprosesser er og konsekvensene av slike prosesser.

Part-66

Forbundet tilbyr Part-66 kurs til alle lokalforeninger som ønsker dette. Kurset går inn i parten og forståelsen av denne. Kurset gir en gjennomgang av nytt Part-66 regelverk. Dette kurset vil være av stor interesse for alt av teknisk personell og vi være relevant i sammenheng med holdningsbyggende arbeid.

Dato for kurset er ikke satt da det vil være opp til hver enkelt lokalforening å bestille kurs hos forbundet.

Grunnkurs for tillitsvalgte

NHF kjører i løpet av våren 2014 grunnkurs for tillitsvalgte. Denne gangen er det er kurs spisset mot vårt eget avtaleverk og bygger på erfaringer gjort blant tillitsvalgte og fagforeningsledere i forbundet. Dato for kurset vil bli satt senere i løpet av året.

Kurs i forhandlingsteknikk

Nytt kurs i forhandlingsteknikk blir kjørt i løpet av våren 2014. Det er valgt nye styrever i lokalforeningene, og forbundet skal også ut i sentrale forhandlinger. Det vil bli lagt opp til kurs i forkant av det sentrale oppgjøret.

NHF sine kurs er åpne for alle medlemmer å delta på. Påmelding gjøres via nettsidene, og forbundet oppfordrer alle til å delta på kurs. Dette er både lærerikt og sosialt byggende. Det rettes en spesiell henstilling til alle lokalforeninger om å også bidra til å få medlemmer og tillitsvalgte med på kurs.





Kontaktpunkt i NHF

E-POST: post@nhaf.no

Denne adressen benytter du dersom du ønsker å kontakte forbundet sentralt.

E-POST: afu@nhaf.no

Forbundets arbeidsutvalg bestående av leder, nestleder, sekretær og styremedlem økonomi. Post til denne adressen blir også arkivert av forbundssekretær. Benytt denne dersom det er spørsmål som krever rask avklaring fra ledelsen i forbundsstyret.

E-POST: styret@nhaf.no

Post til denne adressen går til hele styret. Hensiktsmessig dersom du har en sak som skal behandles på neste styremøte.

E-POST: pensjon@nhaf.no

Denne adressen videresender din henvendelse til pensjonsutvalget i NHF. Dette består av representanter fra de respektive lokalforeninger.

E-POST: lokalforeninger@nhaf.no

Denne adressen benyttes for å kontakte alle lokalforeningsledere i NHF

Foto: Thorbjørn Erland, S-92 simulator hos FlightSafety International på Sola

