

# NHFNytt

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1-2015 26. ÅRGANG





# Strøm med prisgaranti

Spesialtilbud på strøm til medlemmer av  
NHF - Norges Helikopteransattes Forbund.

Les mer og bestill strømvartalen Topp 5 Garanti på  
**[fjordkraft.no/helikopter](http://fjordkraft.no/helikopter)** eller ring oss på **06100**.

 **Fjordkraft**  
*Mer for pengene*

## - LE DER -

## Kjære kolleger

**Det er nedtur i oljebransjen, rene motorsag massakren. Og dermed også nedtur for underleverandørene. Helikopterbransjen i Nordsjøen er ikke noe unntak. Det er nedgang i flytimer på de fleste baser, og de første oppsigelsene har kommet.**

Det er urolige og vanskelige tider for alle. Selskapene presses av oljeselskapene. Vi ser endringer i kontrakter og vilkår, spareprogrammene står i kø. Alle blir preget av det som skjer. I slike tider er det viktigere enn noen gang å ha stort fokus på sikkerhet og jobben som skal gjøres. Det blir mer og mer «amerikanske» tilstander, i bransjen. I flere av selskapene virker det som det letes mer etter syndebukker enn årsaker når noe skjer, så jobb sikkert. Alt er ikke svart, der skjer endringer, men der skal fly helikoptre på sokkelen i mange år enda. MRO er ett annet lyspunkt. Heli-One er snart det eneste flyverkstedet igjen i Norge, og godt hjulpet av lav kronekurs, har de det travlere enn på lenge. Ansetter folk gjør de også.

HOF0 er også et hett tema for tiden. Regelverket er snart klart. Dersom politikerne skulle ønske å implementere dette regelverket på norsk kontinental-sokkel, da blir nok endringene vi har sett til nå barnemat. Det vil være et farvel til bransjen slik vi kjenner den. Det er ikke

så vanskelig å finne krystallkula som trengs for å spå fremtiden om så skjer. Den heter fixtwing bransjen, der en nå begynner å få full, og uønsket effekt av regelverksendringer. AOC? Legges gjerne til et land der tilsynet har lave avgifter, dermed lite midler til å faktisk drive tilsyn. Og gjerne der en hverken har fly eller operasjoner. Ansatte? Nei, piloter, cabincrew, teknikere osv. blir leid inn fra en skog av bemanningselskaper, spredd rundt i mange land. Fagforeningsknusing kalles slikt på norsk, og er en omgåelse av norsk arbeidsmiljølov. På en god innenriks flight i for eksempel Sverige, har en da maskin registrert i Litauen, operert av en tysk operatør, med mannskap fra 5 forskjellige selskap rundt om i Europa. Og på neste flight, en helt ny konstellasjon av personell og materiell. Ansvar? Pulverisert. Dette kalles fremtid. Og dette har vi politikere som ønsker velkommen. De burde skjammes.

Der er mange som er lovlig blåøyde og godtroende her. Det er jo typisk norsk å tro godt om folk. Alle håper det ikke vil gå så galt som vi frykter. Men kartet er tegnet opp, og alle som er med å holder i rattet her er forbausende rolige. Både Luftfartstilsynet, Norsk olje og gass, petroleumstilsynet, og ikke minst samferdselsdepartementet burde alle ropt ulv her for lenge siden. Men det er ikke for sent. Vi har enda tid til å si nei!!

Helikoptervirksomheten i Norge i dag er ikke feilfri, men den er bedre enn dem vi kan sammenligne oss med. Sikkerhet har



et veldig høyt fokus i Norge, og det pågår et kontinuerlig arbeide for å øke sikkerheten i bransjen. Et unikt samarbeid mellom tilsyn, operatører, kunder, passasjerer og fagforeninger jobber sammen for å stadig forbedre sikkerheten. En norsk AOC er hjørnesteinen i dette arbeidet. Den sikrer norsk kompetent tilsyn, og at arbeidstakerne er omfattet av norsk lovverk. Det igjen sikrer åpenhet, samarbeid og god kommunikasjon. Med de fleste deltakerne i sikkerhetsarbeidet, og mye av kompetansen spredd rundt i Europas bemanningsbyråer, og i diverse europeiske tilsyn med liten kjennskap til bransjen vil en også ha lagt mye av sikkerhetsarbeidet død. Det vil ikke gi oss den stadig sikrere helikopterbransjen Norge tar som en selvfølge.

God Jul!

Øyvind Strøm  
Leder NHF

## INNHOOLD 1/2015

MEMLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | 26. ÅRGANG

Redaktøren .....	4
HOF0 .....	6-10
Representantskapsmøtet .....	11
Sola konferansen .....	12-13
Paris airshow 2015 .....	14-17
AEI kongressen .....	18-21
The museum of flight .....	22-23
SAR Sola .....	24

Heli Expo .....	26-27
Kursåret .....	28
EASA Rotorcraft Symposium .....	29
The Spruce Goose .....	30-33
MF 's historie .....	34-35
Arrangement og begivenheter .....	36
Lokalforeningen .....	37
Kontaktinformasjon .....	38-39

REDAKTØREN

# Kjære lesere

Vil først og fremst takke for tilliten som dere har gitt meg som styremedlem INFO. Jeg har mitt daglige virke for CHC line maintenance på Sola. Har vært i helikopterbransjen siden desember 2009, så jeg må vel regne meg som 'fersk' i bransjen. Jeg har heller ikke gitt ut blad før, så dette blir "Øystein gjør ting han ikke har gjort før", men det blir sikkert bra.

Planen var at bladet skulle ut rett etter ferien, men på grunn av begrenset med innlegg valgte vi å vente til etter AEI og Solakonferansen. Så oppfordringen til våre medlemmer er enkel, vil du ha et godt blad, flere ganger i året er det bare å levere. Små saker, store saker, hva skjer i hverdagen på din arbeidsplass? Skriv noen ord, ta noen bilder og kanskje utfordre noen andre til å ta det videre. Det er mange som ikke vet hva som foregår bak 'de lukkede dører'. Alt er av interesse. Alle bidrag som kommer på trykk blir belønnet. Det er ikke bare jeg som skal skrive (kan fort bli mye motorsykkel da), dette er medlemmenes blad.

Det kan se ut som vi går en tøff vinter i møte, innstrammingene i oljebransjen har nådd oss også. Så langt har flere piloter i CHC fått oppsigelse, og det er overflødig på teknisk og i administrasjonen. Uansett hvordan det går må vi være flinke til å ta vare på hverandre i en vanskelig tid, som kan bli veldig tøff for de det gjelder.



Øystein Gjengedal  
Redaktør



## STYRET I NHF 2015



**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  
BNTF  
sekretaer@nhaf.no  
Mob: 976 78 707



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



**STYREMEDLEM INFO**  
Øystein Gjengedal  
MF CHC HS  
info@nhaf.no  
Mob: 957 64 287



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



**STYREMEDLEM UTDANNING**  
Sigbjørn Langerud  
MF Heli-One  
utdanning@nhaf.no  
Mob: 926 09 396



**1. VARAMEDLEM (Lover og best)**  
Ole-Andre Lindanger  
MF CHC HS  
advisor@nhaf.no



**2. VARAMEDLEM (Prim.info)**  
Robin Smørgård  
LTF  
vara2@nhaf.no



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



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

**Redaktør**  
Øystein Gjengedal

**Layout og design**  
Aksent design

**Trykkeri**  
Kai Hansen

**Opplag**  
1200

**Utgiver**  
Norsk Helikopter-ansattes Forbund

**NHF's postadresse:**  
Postboks 204,  
4097 Sola

Telefon: 51 94 19 24  
E-post: post@nhaf.no





## CHC S-92 Conducts First LPV Approach in Norway

A CHC Helikopter Service Sikorsky S-92 equipped with dual Universal Avionics SBAS-flight management systems recently performed the first localizer performance with vertical guidance (LPV) approach to Runway 07 in Florø, Norway.

**T**he helicopter, LN-0QM, was piloted by John Olav Ofstad and Morten Kufaas on a transit flight from Bergen to Florø, which—in support of the offshore oil and gas industry—is the first Norwegian airport to be equipped with LPV.

CHC's S-92 is equipped dual Universal Avionics UNS-1Espw SBAS-FMSs and uses four-axis fully coupled modes in the pseudo-ILS mode down to circling minimums. According to the flight crew,

the FMS, auto-arming and auto-activation were simpler to set up than with other approach types.

LPV capability for both rotorcraft and airplanes is one of the future navigation concepts embraced for Europe's Sesar and the FAA's NextGen roadmaps. Use of these procedures alleviates airspace congestion, saves fuel and improves safety, Universal Avionics said.

## 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](http://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](mailto:post@nhaf.no) eller  
Tlf: 51 94 19 24

# HOFO

I mangel av europeisk totalharmoniserende operativt regelverk for helikopteroperasjoner offshore, har industrien i Europa og medlemsstatene i EASA meldt inn et behov for å regulere denne type operasjoner. Basert på erfaringer fra det høye antallet ulykker og hendelser i 1970 og 1980-årene har medlemsstatene etablert egne nasjonale regelverk.

[ TEKST TOMMY OLSEN ]

**E**ASA introduserte derfor et regelverksarbeid for å jevne ut forskjellene, og etablere «level-playing field» - like konkurransevilkår, samt at forordning 965/2012 ikke oppfattes som tilstrekkelig for å opprettholde nødvendige sikkerhetsnivåer. Dette er spesielt påpekt av statene Danmark, Norge, Storbritannia og Irland. EASA gjennomførte en Pre-RIA (Pre Regulatory Impact Assessment), og videre leverte denne til AGNA/SSCC i august 2012.

## Notice of Proposed Amendment (NPA 2013-10)

Notice of Proposed Amendment (NPA 2013-10) ble publisert for offentligheten den 6. juni 2013, og var åpen for kommentarer i tre måneder. Dette tilsvarer første høringsrunde for regelverkspakken. EASA forespeilet da at alle kommentarer, samt justert regelverkstekst skulle utgis som Comment Response Document (CRD) kort tid etter høringsfrist på NPA, samt gjennomføre en siste gjennomgang rett etter dette. Opinion var i NPA forventet til tredje kvartal 2014, og publisering av Decision tredje kvartal 2015. Det er verd å merke seg at EASA tok forbehold om at Decision (som inneholder AMC og GM), skulle holdes tilbake/være suspendert til regelverkspakken er implementert i EU rett av Kommissjonen.

NPA dokumentet bestod av 99 sider, med mulighet til å kommentere enten ved å sende inn skriftlig kommentar på papir, eller via EASA's CRT (Comment Response Tool) system.

NPA'en inneholdt Risk assessment, forslag til regelverkstekst (IR), AMC (Acceptable Means of Compliance) og GM (Guidance Material). Det ble også stilt 6 konkrete spørsmål, som EASA ønsket svar på fra de som skulle kommentere. NHF svarte på høringen, og fulgte opp saken videre.

## Comment Response Document (CRD 2013-10)

CRD (Andre høringsrunde) til NPA 2013-10, ble publisert 14.8.2014, og inneholdt justert regelverkstekst (IR, AMC og GM), samt de 368 kommentarene som hadde kommet inn til EASA etter NPA 2013-10. Dokumentet var på 195 sider, og hadde mulighet for kommentarer enten via skriftlig innsendelse på papir til EASA, eller via deres CRT system. I tillegg hadde EASA, som et resultat av britenes innspill fra deres CAP1145, tatt med fem «action items» (A5 til A10) i CRD. Disse punktene ble det bedt om spesifikke kommentarer på, samt at EASA stilte et spørsmål til besvarelse. Høringsfrist for CRD 2013-10 var satt til 15. oktober 2014, men ble senere forlenget av EASA til 14. november 2015. Dette ble gjort etter påtrykk fra nasjonale myndigheter, fordi de trengte mer

tid angående implementering av forordning 965/2012.

## Norsk Helikopteransattes Forbunds arbeid med regelverket

Markedet i dag domineres i stor grad av tre store konsern; Babcock, Bristow og CHC. Dette har frem til nå skapt et relativt stabilt marked, både for tilbyder og kjøper av helikoptertjenestene.

Forbundet har tidligere jobbet med forordning 1008/2008, da denne var aktuell, og var derfor

## FAKTA OM PART-SPA (SPECIFIC APPROVALS)

Regelverk for godkjenning av luftfartsorganisasjoner for å gjennomføre spesielle typer operasjoner. Dette er blant annet Performance based navigation (PBN), Transport of dangerous goods, ETOPS, Helicopter NVG and Hoist operations.

Det er under dette dokumentet HOFO vil plasseres, som Subpart-K (Kapittel K).



forberedt på at denne operative regelverk-sendingen ville komme til utarbeidelse hos EASA. I etterkant av 1008/2008, har forbundet jobbet med norske myndigheter og andre aktører for å holde seg orientert på prosessen i forkant av NPA prosessen. NHF er spesielt opptatt av å ivareta dagens krav til å ha AOC utstedt av norske myndigheter for helikopterselskaper som skal operere på norsk kontinental sokkel.

Vi har tidligere identifisert problemet med svekkelse av nasjonalt tilsyn, som et av hovedproblemene med å innføre internasjonalt totalharmoniserende regelverk slik EASA/EU ønsker. Ved innføring av et slikt regelverk, får ikke noen medlemsstater i EASA lov til å beholde nasjonalt regelverk. Dette er en følge av hvordan en forordning fungerer i EU rett, samt at OPS cover regulation, paragraf 4 i artikkel 6 (unntaksparagraf, for manglene EASA regelverk) vil bli slettet ved innføring av HOFO 2013-10 i EU rett. I praksis betyr det at Norge ikke lenger vil kunne stille krav til norsk AOC innenfor EØS området. Imidlertid er norsk kontinentalsokkel i en særstilling siden den ligger utenfor EØS territoriet. Dermed kan norske myndigheter fremdeles velge å ha nasjonale særkrav, eller alternativt unnlate å innføre det nye EU regelverket for offshore helikopteroperasjoner.

NHF betrakter norsk AOC og tilsyn som helt nødvendig for å kunne operere forsvarlig på norsk kontinentalsokkel. Gjennom svært mange år med slike operasjoner, har både operatører og myndigheter opparbeidet seg verdifull erfaring rundt disse operasjonene. Dette understøttes blant annet av HSS-3 (Helicopter safety study 3, Sintef 2007) og Offshore Helicopter Safety, second report of Session 2014-15 (HC289, House of Commons, Transport Committee, UK). Ved å kunne føre nasjonalt tilsyn og sette krav til nasjonal utstedelse av AOC og SPA, i det landet der operasjonene skal foregå, vil myndighetene ha mulighet til å føre tilsyn med både operativt materiell, personell og selve organisasjonen som driver operasjonen. Det er denne situasjonen vi har i Norge i dag. NHF vet av erfaring at dette kravet er nødvendig for en sikker, god og kontrollert operasjon.

I tillegg til å sikre at norske myndigheter har ansvar og myndighet til å føre tilsyn med operasjonene, er norsk AOC også grunnlaget for den norske sikkerhetskulturen. Sikkerhetskulturen vi har bygd opp gjennom mange år der åpenhet, kommunikasjon, samarbeid og etterlevelse av prosedyrer og regelverk står sentralt, er viktigere enn selve regelverket.

## EØS avtalens virkeområde

### ARTIKKEL 126

1. Denne avtale skal anvendes på de territorier hvor Traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap anvendes på de vilkår som er fastsatt i den nevnte traktat, og på Islands, Fyrstedømmet Lichtensteins, Kongeriket Norges territorium.

### TERRITORIALGRENSER:

Folkeretten gir gjennom FNs havrettskonvensjon av 10. desember 1982 sikre rammer for kyststatenes adgang til å fastsette sitt territorialfarvann og tilstøtende sone. Kyststatene kan i henhold til konvensjonen opprette et sjøterritorium som strekker seg inntil 12 nautiske mil ut fra grunnlinjene, mens den tilstøtende sone kan strekke seg ut til 24 nautiske mil. Langt de fleste kyststater har sjøterritorium på 12 nautiske mil (22,224 kilometer).

## FAKTA OM DRIFTSTILLATELSE

En air operator's certificate (AOC) (driftstillatelse) er en godkjenning som er utstedt av nasjonale luftfartsmyndigheter, til et luftfartsselskap, for å tillate kommersiell bruk av luftfartstøy. For å få denne godkjenningen må selskapet ha både personell, finansielt grunnlag og systemer på plass for å kunne ivareta sine ansatte og sikkerheten til de reisende.

Det stilles pr i dag, strenge krav for å få utstedt en slik tillatelse. Myndigheten som utsteder tillatelsen, vil også være den myndigheten som fører alt tilsyn med operasjonene i selskapet.



## FAKTA OM NPA CRD

**NPA (Notice of proposed amendment):** Dette er første høringsrunde fra EASA. Dette er som regel et dokument som sendes ut på høring til alle høringsinstanser som har meldt sin interesse. Det er da enten mulighet til å sende EASA skriftlige innspill via post, eller via deres elektroniske system CRT (Comment Response Tool).

**CRD (Comment Response Document):** Er andre høringsrunde fra EASA. Det varierer litt hvordan utsendt dokument ser ut, men det inneholder alltid en revidert utgave av regelverksteksten. I tillegg kan alle kommentarene som EASA mottok i forbindelse med NPA vedlegges, med kommentarer. Dette sløyfes noen ganger, der det kommer inn et overveldende antall kommentarer. I slike tilfeller kommenteres endringene som er gjort i regelverksteksten.

CRD dokumentet er også åpent for kommentarer, men da kun for parter som har kommentert på NPA tidligere, for å oppklare eventuelle misforståelser i forbindelse med tidligere gitte kommentarer.

Disse to rundene med høring, utgjør EASA's offentlige konsultasjoner.

**Opinion:** EASA endelige utkast til nytt regelverk som oversendes EU-kommisjonen for videre (politisk) behandling.

Dette er også gjenspeilet og fremhevet i Luftfartstilsynets internasjonale presentasjoner om den gode helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

Som det påpekes i HSS-3, finnes det lite alternativer til helikoptertransport offshore, og det er derfor viktig at denne typen operasjoner foregår uten ulykker og hendelser. Det er også i denne sammenheng viktig å huske på at passasjerer, eller arbeidstakeren, ikke har mulighet til å velge operatør for flygningen. Han/hun er forpliktet gjennom sin arbeidsavtale å reise med den helikopteroperatøren arbeidsgiveren har avtale med. Det er også viktig at passasjerens sikkerhet ivaretas på samme måte om det utføres operasjoner som kommersielle eller ikke-kommersielle flygninger.

For norske operasjoner har det vært gjennomført 2 offentlige utredninger (NOU 2001:21 og 2002:17, samt 3 helikoptersikkerhetsstudier (HSS 1-3). Sistnevnte ble gjennomført av det uavhengige organet SINTEF. Gjennom disse utredningene og studiene har det vært dratt både konklusjoner og det har kommet tilrådninger. Det ble tidlig etablert et samarbeidsforum for sikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF), der myndigheter, helikopteroperatører, petroleumoperatører og de ansattes organisasjoner er representert. En slik sammensetning er hva vi kaller et treparts-samarbeid, eller «den norske modellen». I dette forumet har tilrådingene og konklusjonene fra utredningene og sikkerhetsstudiene vært diskutert og evaluert, før de har blitt satt ut i praktisk bruk. Både reaktive tiltak, og spesielt proaktive tiltak har vært belyst og anbefalt gjennomført av dette forumet. NHF ser det som svært usannsynlig

at dette forholdet kan opprettholdes slik som i dag, hvis driftstillatelsen og tilsynsmyndighet flyttes vekk fra Norge der operasjonen foregår.

Når det gjelder petroleumoperatørene, har de gjennom et samarbeid i Norsk Olje og Gass (tidligere OLF), opprettet retningslinje 066, som beskriver «Anbefalte retningslinjer for flygning på petroleumsinnetninger». Disse retningslinjene har vært en viktig bidragsyter til sikkerhetsarbeidet, og har en vesentlig høyere standard enn regelverket. Likevel er 066 kun anbefalte retningslinjer, og kan dermed komme under press av lavkonjunktur og nye aktører som ikke er tilknyttet Norsk Olje og Gass.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF), sendte tidligere i år en anmodning til Samferdselsdepartementet, om konsekvensutredning av regelverket, før det implementeres i Norge. Det har enda ikke kommet svar på om en slik utredning skal gjennomføres, men saken var oppe i Stortingets spørretime 4. november i år. Egen artikkel om dette finner du på side 10.

NHF mener at myndighetene må benytte seg av muligheten til å opprettholde særkravet om norsk AOC, også etter en eventuell implementering av HØFO. Konsekvensene av alternativet er store og uoversiktlige, men det er åpenbart at Norge ikke vil ha kontroll og myndighet over operatører med utenlandsk AOC. Hvordan en slik situasjon vil påvirke sikkerhetsnivået, må belyses i en bred og uavhengig konsekvensutredning før myndighetene beslutter hvordan HØFO skal implementeres.



## §

## Unntaksparagraf

-som gjør at Norge kan operere med nasjonale bestemmelser inntil HOFO implementeres:

EC 965/2012

[Derogation article 6, paragraph 4]:  
Notwithstanding Article 5, Member States may continue to require a specific approval and additional requirements regarding operational procedures, equipment, crew qualification and training for CAT helicopter offshore operations in accordance with their national law. Member States shall notify the Commission and the Agency of the additional requirements being applied to such specific approvals. These requirements shall not be less restrictive than those of Annexes III and IV.

Forslag fra EASA, ved innføring av HOFO:

Commission Regulation (EU) No 965/2012 is amended as follows:

'(g) helicopters used for offshore operations (HOFO)';

(2) In Article 6 'Derogations', paragraph 4 is deleted:

HOFO tar altså bort muligheten for å utgi, og håndheve norske forskrifter.



>> Er det slike helikopter vi ønsker på norsk sokkel?

## FAKTA OM SAMARBEIDSFORUMET FOR HELIKOPTERSIKKERHET PÅ NORSK KONTINENTALSOKKEL

I samarbeidsforumet sitter deltakere fra Luftfartstilsynet, arbeidstakerorganisasjonene, oljeselskapene, samt helikopteroperatørene.

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.





# HOFO

## - i Stortingets spørretime

### Kjell-Idar Juvik (A):

Mitt spørsmål går til samferdselsministeren og lyder:  
«EU er i ferd med å vedta et nytt europeisk offshore helikopterregelverk, HOFO. Regelverket vil åpne for at utenlandske helikopterselskaper kan operere på norsk sokkel, og at Norge ikke lenger kan kreve nasjonal driftstillatelse. Dette vil kunne resultere i store konsekvenser for sikkerheten til norsk offshore helikopteroperasjoner. Vil statsråden gjennomføre en konsekvensutredning før en eventuell innføring av nytt regelverk?»

### Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:39:55]:

EU er nå i slutfasen med å få på plass nye tilleggsregler for offshore helikopteroperasjoner. Norge har engasjert seg i dette regelverksarbeidet for å få det europeiske sikkerhetsnivået opp på et akseptabelt nivå. Vi har en veldig god historikk for norsk offshoresokkel, heldigvis. Norsk kontinentalsokkel er ikke automatisk en del av EØS-avtalen. Dermed er det ingen automatikk i at disse reglene skal gjelde for Norge. Vi kan likevel velge å la reglene få anvendelse. Utkastet til regler må ses i sammenheng med det felles europeiske flysikkerhetsarbeidet og med arbeidet for å utvikle et felles indre marked i Europa. Regelverket har som formål å gi like sikkerhetsregler og konkurransevilkår for alle europeiske operatører, noe som legger til rette for et åpent marked for offshoreoperasjoner, i likhet med resten av den europeiske luftfarten.

I likhet med andre utkast til regelverk vil jeg analysere og vurdere antatte vesentlige konsekvenser som de foreslåtte tilleggsreglene vil kunne få. Jeg vil vurdere både konsekvensene av å innføre reglene og konsekvensene av ikke å innføre reglene. Jeg er opptatt av hvilke konsekvenser min vurdering vil få for både helikopteroperatørene, de ansatte i helikopternæringen, de ansatte i petroleumsnæringen og oljeselskapene.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkelen har bedt om at jeg skal engasjere en ekstern utreder for å kartlegge konsekvensene av regelverket. Fram til nå har jeg ikke funnet det nødvendig. Jeg kan forsikre om at jeg vil legge ned de ressurser som trengs for å kartlegge både sikkerhetsmessige, sysselsettingsmessige og næringsmessige konsekvenser regelverket vil få for Norge, før de

eventuelt blir tatt inn i EØS-avtalen. Foreløpig konkluderer jeg verken med ja eller nei til en utredning. Vi må se hva regelverket blir til slutt, og hvilke vurderinger vi gjør med de ressursene vi allerede har til vår disposisjon.

### Kjell-Idar Juvik (A) [11:41:42]:

På britisk side i Nordsjøen ble det i perioden 1992–2013 rapportert om 25 ulykker, hvorav sju var fatale og kostet til sammen 51 liv. Shetland-ulykken for to år siden var den femte på under fem år i britisk sektor. I samme periode skjedde én dødsulykke i norsk sektor: Norne-ulykken, med tolv omkomne.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel har, som spørsmålet gikk ut på, anmodet om en konsekvensutredning av uavhengig tredjepart. Nå hører vi at det vil man foreløpig vente med. Innføres regelverket, mener samarbeidsforumet at det vil kunne få alvorlige konsekvenser for norske offshoreoperasjoner: reduksjon av sikkerhet, fjerne muligheter for nasjonale krav, legge for stor vekt på britiske studier, tap av kontroll og sanksjonsmuligheter for norske myndigheter, Luftfartstilsynet mister tilsynsansvar. Spørsmålet mitt er da: Deler ministeren bekymringene til samarbeidsforumet, som er et bredt sammensatt forum?

### Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:42:56]:

Norsk luftfart har en veldig god sikkerhetshistorikk. Helikopter på norsk sokkel har også en god historikk, som ble tatt opp. Det har jeg alle intensjoner om at vi skal videreføre. Det er derfor vi også ser an hva EU vedtar før vi selv konkluderer med hva vi vil være med på. Vi ønsker ikke å være med på endringer som betyr at vi får svekket sikkerheten, verken for dem som flyr helikopter, eller for dem som er passasjerer.

Det handler også om omdømmet til norsk petroleumssektor. Det handler om at vi skal ha en oljesektor som både skal være renere enn det som er vanlig i verden, og tryggere. Det må vi opprettholde på en god måte. Derfor er det viktig at vi ser på hva de til slutt de vedtar, og får Luftfartstilsynet og andre ekspertgrupper til å gjøre en vurdering av det. Så må vi gjøre en vurdering av de øvrige konsekvenser dette vil ha for helikopternæringen, for oljenæringen, for arbeidstakere og de sidene av det. Siden dette ikke er ferdig i EU, er det ennå heller

ikke riktig, mener jeg, å konkludere med om en trenger en ekstern utredning, eller om våre interne ressurser er mer enn gode nok.

### Kjell-Idar Juvik (A) [11:44:06]:

Jeg er fornøyd med svaret og at man fokuserer på sikkerhet, som må være det viktigste i denne saken.

Jeg ser at partene spør om hva de tungtveiende argumentene for å innføre dette regelverket er. Alle de berørte partene, ikke minst de ansatte, sier at dette vil føre til tap av norske sikkerhetsskrav og tap av nasjonal driftstillatelse. Det vil svekke ikke minst den flotte samarbeidsmodellen som er i dette forumet. Jeg forstår det slik – som for så vidt også ministeren bekrefter – at Norge kan si nei til implementeringen av dette regelverket, da norsk sokkel ikke er berørt av EØS-avtalen. Jeg forstår det slik at ministeren vil avvente ferdigbehandlingen før han tar stilling til både en eventuell ekstern utredning, en konsekvensutredning, og eventuelt om vi skal si ja eller nei. Vurderer ministeren allerede på dette tidspunktet å si nei til implementering av det man kjenner til så langt av regelverket?

### Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:45:10]:

Jeg vil ikke forhåndskonkludere verken den ene eller den andre veien. Vi har også hatt møte med samarbeidsforumet og mange andre interessenter i dette. Vi har gjort mange vurderinger underveis. Vi har vært på konferanser. Vi har truffet fagbevegelse og andre, som har løftet opp sine argumenter. Her er det mange ulike interesser som skal veies opp mot hverandre. Jeg mener at vi må se på hva Norge er best tjent med, både på sikkerhetssiden, på arbeidstakersiden, i oljebransjen, i helikopternæringen og når det gjelder trygghetsfølelsen folk skal ha i luftfartsnæringen generelt.

Vi har et luftfartstilsyn som etter mitt skjønn gjør en fremragende jobb, som har god historikk å vise til. Og selv om en skulle ende opp med et europeisk regelverk, vil Luftfartstilsynet fortsatt være den avgjørende myndighet som kan stoppe flygninger fra å skje hvis de mener at dette ikke er godt nok. Så kan det godt hende at en sier at til tross for at Luftfartstilsynet har den muligheten på alle flygninger allerede, vil ikke det være tilstrekkelig hvis en opplever at et felles europeisk regelverk praktiseres veldig ulikt av ulike tilsynsland, og dermed skaper problemer i Norge.



# Representantskapsmøtet 2015

Årets representantskapsmøte ble avholdt på Hotell Hummeren i Tananger 13-14 mars. Det hele ble åpnet på fredag med et meget godt og alvorlig innlegg fra Tommy Olsen, med god hjelp fra Ole-Andre Lindanger.

[ TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL ]

HOF0 (Helicopter Offshore Operations), den største trusselen for flysikkerheten på Norsk sokkel er på vei. EU ønsker å innføre nye regler for offshore transport i EØS området. Kort fortalt vil kravet om norsk AOC forsvinne, og det blir en senkning av standarden i forhold til det vi er vant med. Det bli åpnet for single pilot, privatflygning (oljeselskapene kan operere selv), og bortfall av norsk tilsynsmyndighet.

Forbund ønsker også å knytte til seg en pressetalsmann/medierådgiver i forbindelse med HOF0 saken.

Lørdagen var selve representantskapsmøtet av stabelen. Det foregikk uten de store uenigheter. Litt diskusjon blir det jo, spesielt ang medlemmers støtte til advokat. Det gikk årsmøtet inn for å beholde dagens ordning på fem timer i året for de som trenger det.

NHF har fått også innmelding fra flere medlemmer i Blueway.

Det ble også stilt spørsmål ang valgkomiteen, hvem finner kandidater til valgkomiteen? Pr i dag er det valgkomiteen selv, så dermed sitter de så lenge de vil. Det er ønskelig med flere kandidater til de forskjellige verv, slik at man

får reelle valg. Så lenge det ikke er tillatt med benkeforslag, så bestemmer valgkomiteen styresammensetningen.

#### Valget ble utført, og nyvalgte representanter ble:

LEDER:  
Øyvind Strøm

SEKRETÆR:  
Rolf Bergstrøm

STYREMEDLEM UTDANNING:  
Sigbjørn Langerud

STYREMEDLEM INFO:  
Øystein Gjengedal

STYREMEDLEM LOVER OG BESTEMMELSER:  
Tommy Olsen  
1. varamedlem:  
Ole-Andre Lindanger  
2. varamedlem:  
Robin Smørsgård

DESISORER:  
Jostein Voll  
Arnfinn Nærland

Under middagen benyttet påtroppende leder anledningen til å takke Sissel Dorholt for innsatsen. Hun har hatt ansvaret for utdanningsbiten i forbundet. Avtroppende leder og styremedlem INFO Torbjørn Erland var dessverre ikke tilstede under årsmøtet.



## Representantskapsmøte

NHF Representantskapsmøtet 2016 blir avholdt på Hummeren Hotell 26.-27. februar.

Styret ønsker alle delegater velkommen!



# Solakonferansen 2015

Solakonferansen 2015 gikk av stabelen på Scandic Airport på Sola den 21-23 september 2015. Temaet for årets konferanse var Offshore Helikopteroperasjoner – En sektor i endring.

[ TEKST TOMMY OLSEN ]



helikopterprodusentene som fikk mulighet til å presentere ny teknologi. De som var til stede var Bell Helicopters, Sikorsky og Airbus Helicopter. På slutten av dagen presenterte også Forsvaret sine planer for innkjøring av AW101.

Det var de to neste dagene mange spennende innlegg om sikkerhet basert på historisk grunnlag, men også innlegg om hva bransjen tenker å gjøre nå og i fremtiden. En gjenganger i de fleste foredragene er det nye felleseuropeiske regelverket «Helicopter Offshore Operations» (HOF0), som EASA har

Første dagen av konferansen var ny av året, og det var de store

utarbeidet. Det ble uttrykt mye skepsis til regelverket, spesielt på grunnlag av god nasjonal sikkerhetsstatistikk, samt mulighet for tap av kontroll og sanksjonsmuligheter. Store aktører som IndustriEnergi og Avinor, uttrykte direkte bekymring med regelverket, og minnet deltakerne på konferansen om hvor skjørt systemet er i dag. Det ble uttrykt at man skal tenke seg godt om før man endrer et system som fungerer.

Myndighetene var også til stede, representert med Statssekretær Tom Cato Karlsen, flere representanter for byråkratene i Samferdselsdepartementet, samt Luftfartstilsynet.

Statssekretæren sa i sitt foredrag at det er utfordrende med et slikt regelverk, som kommer fra EU. På den ene siden vil oljesektoren kunne dra fordeler av økt konkurranse mellom

leverandørene av helikoptertjenester på sokkelen, mens luftfartsbransjen står overfor utfordringer med åpning av markedet, og tilsyn av området ved eventuelt tap av krav til nasjonal driftstillatelse.

Luftfartstilsynet sa i sitt foredrag at de hadde lagt vekt på å kun se på det tekniske innholdet i regelverket. Dette betyr at de frikobler regelverket fra omgivelsene, og ser kun på om det er store mangler i regelverket. Luftfartstilsynet har vurdert regelverket slik at det ikke finnes store mangler, og hadde derfor ingen betenkeligheter med å innføre regelverket i Norge!

Det var også foredragsholdere som skisserte de forskjellige løsningene som man kan tenke seg etter innføring av HOF0. Her beskrev de fleste modellene om innføring tap av kontroll, siden Luftfartstilsynet blir satt på sidelinjen,



Tom Cato Karlsen

og dette ble oppfattet som svært uheldig. Ved disse modellene kunne man også tenke seg at Norsk Olje og Gass (NOG), og eventuelt Petroleumstilsynet kan bli regulerende myndighet.

På slutten av konferansen ble de faste innleggene avholdt med luftfartsdirektøren, NHO luftfart, Avinor og Norsk Olje og gass. Her ble det orientert om planer for helikoptertransporten, og lagt spesiell vekt på endringene som kommer. Luftfartsdirektøren og NHO Luftfart synes det er spesielt positivt med nytt regelverk som åpner for felleseuropeisk standard for operasjonene, og sammenlignet helikoptertransporten offshore med vanlig rutenflyging med fly.

Avinor og NOG var mer vikende til endringene som det nye regelverket medfører, og vi fikk

høre konserndirektøren i Avinor påpeke at kompetanse til å se nødvendige endringer ikke ligger hos verken Luftfartstilsynet eller NHO Luftfart, men internt hos helikopterselskapene. Avinordirektøren har tidligere erfaring fra bransjen, og han advarte videre om at man skal vite hva man gjør før man tukler med noe som fungerer.

På konferansemiddagen som ble avholdt i den nye SAR hangaren til CHC/Statoil, ble den nye hangaren offisielt åpnet. Under middagen var det mulighet for deltakerne til å ta en titt både på et SAR-helikopter fra CHC, samt et S-92A helikopter fra NHS.

NHF fikk dessverre ikke mulighet til å holde innlegg på konferansen.



## Motorverkstedet på Sola blir Aero Norway.

Det som engang var Braathens S.A.F.E. motorverksted, senere Pratt & Whitney skifter nå navn fra Aero Gulf til Aero Norway. CFM56-3, CFM56-5b og CFM56-7B er de motorene som det utføres vedlikehold på.



## PAY TO FLY

Ny trend har kommet i useriøse flyselskaper. De ansetter ikke piloter med lav fartstid, men tilbyr ett 'treningsprogram' slik at de får piloter til å betale for å jobbe. Hvilke andre yrkesgrupper ville godtatt å måtte betale for å få komme på jobb.

De utfører en jobb, flyr med betalende passasjerer, men betaler for det. Hva blir det neste useriøse aktører kommer på?

I USA har de klart å stoppe dette ved å kreve 1500 timer for å være pilot på større fly, etter alvorlige hendelser som har gått ut over sikkerheten.



# PARIS AIRSHOW 2015







NH90, her hjemme skal det hovedsakelig benyttes av Kystvakten og på fregattvåpenet. Helikopteret brukes til alt fra kystvaktoppdrag, søk- og redningsoppdrag, medisinsk evakuering, antiubåtoperasjoner, kontraterror, spesialoperasjoner og overvåking.



Airbus H145M light armed multi-role helicopter.



Øverste bilde: Cockpit på Airbus H160, ryddig cockpit med store skjermer.

Midterste bilde: Eurocopter X3, prototype. Denne klarer 255 kts, er det fremtiden i Nordsjøen?

Nederste bilde: Norwegian pavilion, seks Norske firmaer har gått sammen om felles stand.

## Årets store begivenhet i flybransjen

**V**erktoykontroll er et hett tema her hjemme. Både Snap-on og Bacho presenterte sine elektroniske løsninger, mens Stahlwille holdt hardt på det gamle med manuell kontroll.

[ TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL ]

Bacho og Snap-on bruker ID kort for åpning av skap/skuffer. Snap-on går for et system der skuffene scannes, og det som blir tatt ut blir registrert på bruker. Her har ikke alt verktøy sitt unike id.

Bacho har chip-merket sitt verktøy slik at alt har sin unike id. Dette gir også mulighet til å søke/scanne områder for gjenglemt verktøy.

Seks norske firmaer hadde gått sammen om Norwegian pavilion. Aim Norge, Kongsberg, Axnes, Nammo, Base Ørland og Norwegian Special Mission. Det gjorde at de ikke druknet i mengden.

Axnes hadde med seg neste generasjon av polycon. Den nye versjonen med gps har mulighet for å utløse nødpeilesenderen i radioen både fra radioen og fra luftfartøyet. Da sender radioen ut nødsignal og posisjon til brukeren. Bruker kan også bruke kommunikasjonsutstyr i helikoptret, for eksempel kan sykepleier ha direkte kontakt med sykehus når han/hun er utenfor maskinen. Det er også kommet fastmonterte ladere som er godkjent for montering i fly.

Polycon-radioer er blant annet på utprøving hos Airbus.



Både Snap-on og Bacho presenterte sine elektroniske løsninger, mens Stahlwille holdt hardt på det gamle med manuell kontroll.

Sikorsky snakket om Head Mounted Vibration System og utprøving i militær regi viser at man kan redusere vibrasjon med opptil 50%. Utviklingen startet på grunn av militære piloter føler 'fatigue' på kroppen etter å ha





Airbus Helikopter H160, Ny maskin fra Airbus med composite airframe



Airbus er den desidert største utstiller på Paris Airshow



## FAKTA

Paris Airshow ble arrangert første gang i 1909, og hadde 380 utstillere og 100.000 besøkende.

I 1924 ble det åpnet for internasjonale utstillere, og fra 1924 blir det arrangert annenhvert år.

I år var det 2303 utstillere fra 48 land, 149.947 profesjonelle besøkende og 201.637 publikum.

flydd til stridsområdet, for så og må holde full fokus i en stridssituasjon.

Deleproblematikken jobbes det med, Sikorsky skal opprette delelager på Sola og i Aberdeen. Det er ca 80 S-92 i bruk rundt Nordsjøen. Så får vi håpe at deletilgangen blir bedre slik at man slipper å robbe 'halve' maskin når den skal inn på blokk vedlikehold.

De vurderer også å opprette en egen 145 organisasjon på Sola, slik at de kan ta større rep og modifikasjoner i egen hangar. Har også planer om å tilby Blokk inspeksjon for å ta topper i markedet.

Sikorsky var i en overgang til nye eiere når Paris Airshow var. De passer ikke inn i forretningsmodellen til United Technologies Corporation. Da sa de at uansett hvilken løsning som blir valgt, vil Sikorsky fortsette å bygge helikopter og gi support til eksisterende kunder. I dag vet vi at det var Lockheed Martin som overtok Sikorsky, så vil tiden vise hvordan det blir for oss som er kunder/brukere.



# Årets AEI kongress i Seattle

22.-25. september

Det hele startet med AEI president Robert Alway fra ALAE som åpnet med å ønske velkommen. Deretter ble AEI's styre introdusert, og fra NHF sitter Øyvind Strøm.

[ TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL ]

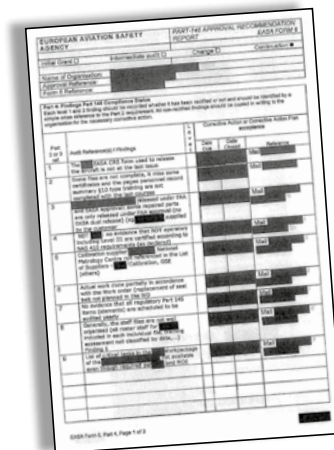
**F**ørste sak på agendaen var action plan fra fjorårets kongress. En av sakene var økonomisk godtgjørelse til passasjerer ved forsinkelse. De nye reglene sier at ved teknisk delay, skal selskapene betale. Dette kan igjen forårsake unødig høyt press på flyteknikere for å signere, slik at flyet går på rute. Dette gir en økonomisk gevinst for passasjerene, men kan gå ut over sikkerheten når utbetalingene kan bli 10x inntjeningene på en flight. Fordelen med at det må betales for tekniske kanseleringer er at selskapene ikke lenger kan "skyldes" på teknisk når det er noe annet.

"Bøter" på grunn av forsinkelse er noe vi i helikopterbransjen er vant med, og ikke ser på som noe "sikkerhets problem pga en god kultur i Norge.

Ingen nye medlemsorganisasjoner er kommet inn i AEI siste år, men Nestleder Ola Blomkvist er i dialog med Kanadiske CFAMEA, som har 6 medlemsorganisasjoner under sin paraly, og den Tyrkiske flyteknikerorganisasjonen om medlemskap.

Organisasjonssekretær Fred Bruggeman gikk gjennom sin rapport. Tilbakemeldingene fra EASA er at de er fornøyd med den åpne dialogen de har med AEI, selv om de ikke bestandig er helt enige med argumentene. Det er en dialog som er fokusert på forbedringer, og ikke politikk sånn som det er fra de store lobby organisasjonene. AEI vil fortsette på denne måten fordi vi trenger en god dialog med EASA for å sikre at vi som flyteknikere blir hørt på når det gjelder sikkerhet. Det er mye vi kan forbedre men styret er avhengige av innspill fra AEI's medlemmer.

HUSK, på AEI sin hjemmeside kan du sende inn anonym occurrence rapport til styret. Disse blir brukt i AEI sitt arbeid med å avdekke juks og sette fokus på flysikkerheten.



1. Delegationene fra alle verdenshjørner.
2. Timothy Cullen, Alaska Airline og AMFA (Aircraft Mechanics Fraternal Association)
3. Ken MacTiernan fra Aerospace Maintenance Competition (AMC)
4. AEI president Robert Alway fra ALAE (Association of Licensed Aircraft Engineers)



## Økende press på økonomi og fortjeneste bidrar ikke til økt sikkerhet.

AEI har endelig fått tilsendt audit reports fra EASA for Estonia og Tyskland som har vært etterspurt pga problemer vi har hatt her med NAA's manglende kontroll av vedlikeholdsorganisasjoner. På "åpne findings" som er 8-10 år gamle er det overstrøket tekst, all nylig info er strøket over, forfallsdatoer mangler og man kan dermed ikke følge opp.

EASA sørger ikke for at finding's blir stengt, og følger dermed ikke sine egne regler.

Hvorfor er dette akseptert av Transport committee? EASA har ikke reel makt, kan ikke tvinge noen til å gjøre det som blir pålagt. Det går politikk i sakene, EU-EASA har laget et enormt komplisert system.

TISA, (trade in services agreement), har ifølge WikiLeaks eget annex om Air Transport

Services. TISA er hemmelige forhandlinger som også Norske myndigheter er med på. TISA omhandler 75% av USA's og 70% av EU's økonomi. Det som forhandles frem kan ikke reverseres. Dette vil overstyre nasjonale regler og avtaler som gjelder igjennom ICAO. Aircraft repair and maintenance er omfattet av TISA. Går dette igjennom blir det ingen kontrollerende myndighet på MRD, ingen LICENCE og det vil føre til lavere standard og sikkerhet. Alt handler om å gjøre vedlikeholdet billigst mulig. Fri flyt, ingen kontroll.

"Under TISA, aviation would be totally taken from the hands of government policy-makers and the sole obligation allowed to governments would be to enforce "non-discrimination". This means that aviation policy would be determined by international market forces and by decisions made in boardrooms serving shareholder interests."

### Økende press på økonomi og fortjeneste bidrar ikke til økt sikkerhet.

"ICAO's document, entitled "Human Factors in Aircraft Maintenance & Inspection", states: The rate of accidents and incidents involving maintenance concerns has increased. An example of this is emphasized by looking at these incidents and accidents in the past years where the annual average of these has increased to more than 100%, while the number of flights has only increased by 55%."

AEI ble startet nettopp for å sette fokus på sikkerheten og holde en høyest mulig standard, sikre at regler blir fulgt og at vi

har et system som er mulig å kontrollere for myndighetene.

Timothy Cullen, Alaska Airline og AMFA (Aircraft Mechanics Fraternal Association) ønsket oss velkommen til hans hjemby. Han var en av de første som gikk igjennom loggbøkene i USA, og ble overrasket over resultatet. Det har ikke vært noen forandring siden den gang. Den store andelen av snag som kommer på vei til hjemmebase kan ikke forklares.

Han snakket også litt om Alaska flight 261 (havarerte i 2000), en kraftfull påminnelse om vårt ansvar. Det å sitte i etterkant og snakke direkte til pårørende etter en ulykke setter sine spor.

Tre gjesteforelesere på Årets kongress, først ute var Ken MacTiernan fra Aerospace Maintenance Competition (AMC). De jobber med å synliggjøre faget vårt med konkurranser i flyfag som går over tre dager.

Det konkurreres i seks klasser:

- Commercial Aviation Category
- General Aviation Category
- Space Category
- School Category
- Military Category
- MRO/OEM Category

## FAKTA

Aircraft Engineers International (AEI) ble startet i 1971 og representerer felles interesser for mer enn 40.000 flyteknikere i over 30 land.

AEI's misjon er å være en global stemme for flyteknikere for å oppnå høyest mulig flysikkerhet og best mulig standard på flyvedlikehold.





Fred Bruggeman, gir Torstein Vikoren heder og ære for lang fartstid i AEI.



Dreamlifter, ombygget 747 for å frakte skrog og vinger til Dreamliner.

16 oppgaver skal løses og de har 15 min pr oppgave, og konkurrerer mot lag i samme klasse. De får poeng på tid og kvalitet på arbeidet. Oppgavene er både troubleshooting og schedule maintenance. Alle oppgavene er sponset av firmaer i flybransjen, og de stiller med alt utstyr og verktøy som trengs. Konkurransen er åpen for lag utenfor USA, så det er bare å melde seg på. De beste av de beste. For å bevistgjøre folk hva som er bak et sikkert fly.

Kurt Kinder, Teknisk direktør i Alaska Airline. Har vært i Alaska i 34 år og er opprinnelig flytekniker. Han snakket om LIN prosjekter, måler er å redusere kostnader. Det betyr ikke å redusere antall ansatte eller goder/lønn. Han poengterte også at det var et godt samarbeid med foreningen (AMFA)

Alaska har satt ut alt tungt vedlikehold på sine 144 fly, mens de gjør alt line vedlikeholdet selv. Prøver å hindre at ufaglærte får jobbe på deres fly når de er på tungt vedlikehold. Store MRO organisasjoner med mange oppdrag gjør at det blir lavere kvalitet, de må følge med på hva som skjer når flyene er på vedlikehold. Egne ansatte i to grupper følger flyene, en fra management som ser på tid og kost og en fra teknisk som ser på kvalitet i arbeidet som blir utført.

De må stoppe MRO fra å gjøre ferdig jobber som skal inspiseres av egne ansatte. De prøver å gjøre jobber når deres ansatte ikke er tilstede, gjerne stenge luker ol på nattskift med tilhørende diskusjoner for å få åpnet opp igjen. De måtte lage et system med red card, her har MRO ikke lov til å lukke før Alaska sine ansatte har godkjent det.

Man må klare å bryte eskalerende vedlikeholdsprogram. Alt vedlikehold må dokumenteres. Hvis det ikke er skrevet har det ikke hendt. Får vi det ikke inn i boka blir det heller ikke med til maint revue board, og dermed ikke med i utforming av et riktig vedlikeholdsprogram. Ved å ikke skrive underminerer vi vår egen jobb. Det er viktig at alle bruker rapporteringssystemene,

Han tror også at heavy vil komme inn i selskapene igjen, kostnadene øker på MRO og det blir vanskeligere å få slotter på det tidspunktet man ønsker. MRO skal ikke kontrollere når dine fly skal på vedlikehold. Verdien av et flyselskap er tiden flyene flyr, og da er det viktig å ha kontroll over eget vedlikehold. Kost vs flytid og tilgjengelighet.

Egne ansatte på utebaser, og holde line maintenance internt i selskapet. Sorge for at vedlikeholdet utføres på en realistisk måte, arbeidsmengde og tilgjengelige resurser må stå i forhold. Viktig med en god dialog med de ansatte og foreningene, bla for å unngå at informasjon stopper opp i mellomledelsen..

AEI ble startet for å sette fokus på sikkerheten og holde en høyest mulig standard, sikre at regler blir fulgt og at vi har et system som er mulig å kontrollere for myndighetene.

Jim Phoenix, FAA snakket om frivillig rapportering, Voluntary Disclosure Reporting Program og Transparency Memorandum. Alaska Airline er det selskapet som er mest aktiv i dette samarbeidet. Siden 2006 har de sendt nesten 1000 rapporter. I dette samarbeidet har FAA direkte tilgang til Alaska sitt tekniske system.

Hvis Alaska rapporterer hendelser/ uregelmessigheter til FAA innen 24 timer fra det blir oppdaget, kan ikke FAA straffe Alaska for dette, såfremt det ikke er bevist. Andre selskaper som ikke er med i Transparency Memorandum, må rapportere det for FAA oppdager det for å unngå sanksjoner. En Self Disclosure som kommer for sent, vil som oftest bli godtatt. De vil ikke at selskapene skal slutte å rapportere. De går igjennom rapportene for å se om det er spesielle gjengangere, om det kan være prosedyrer som er 'root cause'. Dette gjør at det er liten avstand mellom myndighet og operatør. Selv om FAA har 40 inspektører som jobber med

FAA har forandret reglene slik at man skal finne løsninger istedenfor å straffe.

Han kom også inn på ulykken med Alaska 261, på den tiden var han supervisor. Ansvaret og møtet med de pårørende i etterkant.



Tommas Vlasak (SFF), Øyvind Strøm og undertegnede på Americas car museum.



Øyvind Strøm med Seattle i bakgrunnen.

Alaska oppdager de ikke i nærheten av det som Alaska rapporterer selv. Kan man få et selskap til å løse problemene uten «straff» er man ett skritt videre.

Kevin Jurasinski fra AMFA presenterte ASAP, Aviation Safety Action Program. Det er et program der ansatte oppfordres til å rapportere sikkerhetsmessige bekymringer og overtredelser. Ansatte som begår feil, kan rapportere seg selv og komme inn under ASAP, såfremt det ikke er bevist eller kriminelt. Man kan også sende rapport hvis det er noe som man mener er feil på sin egen arbeidsplass.

ASAP har tre representanter, forening, selskap og FAA. Alle må være enige om vedkommende skal få komme inn under ASAP programmet. Den som kommer inn i programmet kan ikke straffes i etterkant for de feil som er begått.

Her hjemme er det selskapet som sitter som etterforsker og dommer, og forening kommer først på banen når det er kommet en reprimande.

Fred Bruggeman, AEI Secretary General gikk igjennom loggbok saken. KLM har analysert 275.000 loggbøker både med NIL og med feil.

#### ATA:

25	23	32	27	28
----	----	----	----	----

#### INBOUND DEFECTS:

72	60	65	76	62
----	----	----	----	----

#### OUTBOUND DEFECTS:

38	40	35	24	38
----	----	----	----	----

Som tallene viser er det et stort sprik mellom feil som oppstår på vei ut i forhold til de som oppstår på vei til hjemmebase. Det er vanskelig

å bortforklare slike tall som tilfeldigheter. KLM er ett selskap, men de andre er ikke bedre.

Øyvind Strøm gikk igjennom AEI's eget rapporteringssystem. Dette er laget for at medlemmer kan rapportere direkte til Technical Affairs i AEI. Det som du ikke vil sende på mail, eller andre måter kan sendes her. Det er kun leder i Technical Affairs som ser rapporten og den går ingen andre plasser. Den som sender rapporten vil være helt anonym. Det er kun e-post adressen som blir registrert. Etter at rapporten er sendt vil du få ett passord slik at du kan følge behandlingen av den. Hvis den som behandler rapporten trenger mere info, vil du få en mail der du blir bedt om å logge på, og svare på eventuelle spørsmål.

De vanlige punktene som regnskap, revisor og budsjett gikk kjapt og greit.

Av innkomne forslag var det kun ett, og det fra fra NHF. Alle som sitter i EB skal ha full støtte fra egen medlemsorganisasjon, også 100% økonomisk støtte for alle utgifter som vedkommende har i forbindelse med AEI. Hvis denne støtten forsvinner i løpet av perioden, vil vedkommende sitt ut perioden. Forslaget ble enstemmig vedtatt.

John Harris gikk igjennom SSCC, han overtok som leder av SSCC etter Robert. Det er jobbet en del med regler for Occasional Line Maintenance, det vil si at et selskap skal få mulighet til å få hjelp på plasser de flyr sporadisk. Flyvning på mindre enn ti påfølgende kalenderdager trenger kun godkjenning av dokumentasjon, mellom 11 og 40, så må det utføres en audit på stedet. Flyr man mere enn 40 dager i strekk må man opprette en Line Stasjon. Det jobbes også for å beholde B1/B2 support staff. Industrien og spesielt MRO er prøver å fjerne flyteknikeren,

for å redusere kostnader. Det ble viste mange skrekkeksempler på jobber som var utført på MRO, der feil ble oppdaget i ettertid, arbeid som ble utført av ufaglært arbeidskraft og ikke inspisert av B1/B2 teknikere i etterkant pga prosedyrer hos selskapene.

Robert Alway gikk igjennom Release to service fund som ble opprettet i løpet av året, NHF bidro med 5000€ til dette. En del MRO'er i Europa forandret sin MOE slik at autoriserte B1 og B2 teknikere ble administrative ansatte. Ingen "tilgang" til hangar, de skulle signere CRS uten å ha mulighet til å inspisere arbeidet. Disse MOE'ene ble godkjent av de nasjonale NAA med påtrykk/trusler fra industrien. AEI engasjerte jurister for å gå igjennom regelverket og resultatet ble en innstramning fra EASA til de lokale myndigheter. Den som utsteder CRS har fullt ansvar for at arbeidet er korrekt og komplett utført i henhold til publiserte prosedyrer. CRS signaturen er en bekreftelse på dette. DU MÅ INSPISERE ARBEIDET, DET ER DIN SIGNATUR. Midlene som NAF bidro med var øremeket til dette, og det som ikke ble brukt får vi tilbake.

På årets gallamiddag ble Torstein Vikøren takket for innsatsen i AEI. Han trekker seg fra AEI, der han har hatt flere verv opp gjennom tidene.

Nok en AEI kongress er over, og dette viser nok en gang hvor viktig arbeidet som utføres av AEI er. Vi fikk tid til ett besøk på Boeing fabrikk, ett bilmuseum, en Boss Hoss forhandler og Evergreen Aviation & Space Museum (se egen artikkel). Litt vandring i Seattle sammen med kolleger fra andre selskaper ble det også tid til.





1

# THE MUSEUM OF FLIGHT

Besøk på Museum of Flight var innbakt i AEI kongressen. Her får man oppleve en tidsreise i flyets historie.

[ TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL ]

The museum of flight er et meget flott museum som har det meste fra snekkerverkstedet i The Boeing Company's original factory (the Red Barn®) til moderne fly som 787 Dreamliner, Concorde, US Airforce one VC-137B, SR71 Blackbird, Trainer til romfergen (alle astronauter som har vært med romfergen har trent i den). Første og andre verdenskrig har egne avdelinger, et museum som virkelig er verdt et besøk.

Museet har røtter tilbake til Pacific Northwest Aviation Historical Foundation, som ble startet i 1965 for å restaurere en 1929 Boeing 80A-1, som var oppdaget i Anchorage, Alaska. I 1968 kom navnet Museum of Flight opp, den gang leide de et 1000m2 stort bygg i Seattle sentrum.

I 1975 kjøpte de The William E. Boeing Red Barn for 1\$, den ble åpnet for publikum i 1983.

Museet har ca 400.000 besøkende i året.

- 1 Goodyear FG-10 Corsair
- 2 Boeing 787 Dreamliner er allerede på museum, med EA-6B Prowler - AJ503 i forgrunnen
- 3 Ledere NFO og NHF
- 4 SR-71 Blackbird, pensjonert spionfly.
- 5 Lasterommet på Romfergen, museet har Romferge 'treneren'. Alle astronauter har trent i den.
- 6 The Red Barn. Den første 'fabrikk' bygningene til Boeing, ble kjøpt av museet i 1975 og første utstilling åpnet i 1983.
- 7 Gammel Boeing logo



2



3





# SARSOLA

CHC Helikopter Service startet opp med ny kontrakt med landbasert SAR 1. april 2015. Oppstarten var i midlertidige lokaler, og flyttet inn i ny hangar med offisiell åpning under Solakonferansen.

[ TEKST FRODE BJELLAND ]



1

1 Ordfører Ole Ueland og Tekniker Even Herigstad under åpningen  
Foto: Svein Bertheussen



2

2 Nyeste utgave av SAR EC225 ble framvist til deltagere på konferansen.  
Foto: Svein Bertheussen

3 Holmer og skjær kan også være egnet for trening.  
Foto: Fredrik Ringe

4 Fra oppstarten har det i snitt vært ett oppdrag i uken, primært ambulansflyvning. Ellers foregår mye av treningsflyvningen lokalt, med hjelp fra båter i nærområdet.  
Foto: Fredrik Ringe

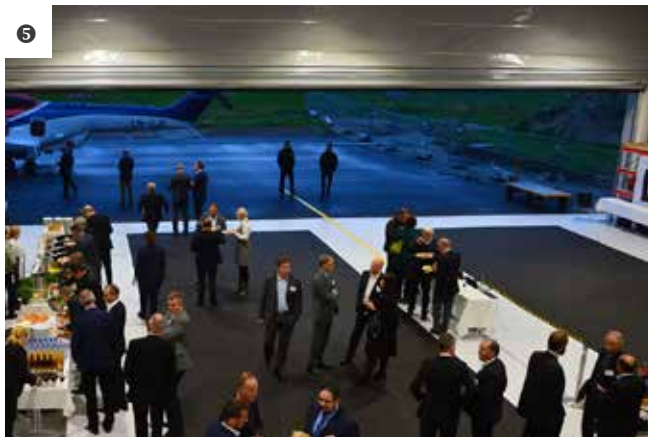
5 Ny hangar bygget på rekordtid av Sola Hangar AVS. Hangaren inneholder alle fasiliteter for de som jobber der. Bodel med oppholdsrom og kjøkken, slik at crewet selv står for all matlaging. Crewet deler innbyrdes på oppvasken Hangaren har også treningsfasiliteter til fysisk fostring.



3



4



5





## MF Heli-One

Vi, Mekanikerforeningen i Heli-One har pr i dag 250 medlemmer. I fjor var vi 50 år og dette ble feiret med en jubileums fest i vår. Vi hadde god oppslutning, og alle tidligere formenn var invitert.

[ TEKST STIG SELVÅG ]

Vi har i flere år blitt redusert med antall medlemmer/ansatte siden bedriften ikke har erstattet de som har sluttet i firmaet pga alder og andre grunner de siste årene. Det er relativt store kull i årene fremover som har mulighet for å gå av med AFP.

Det ble for oss to lønnsoppgjør i 2015, både fjor året som dro ut i lang drag og årets oppgjør som gikk greit for seg. Vi hadde vel heller ikke de så store forventninger til årets lønnsoppgjør. Når det gjelder arbeidsmengde så har den alltid gått opp og ned i bedriften, men pr i dag har vi fulle ordre bøker. Vi har takket nei til arbeid pga vi har hverken kapasitet eller plass til å ta mer arbeid pr i dag.

Vi har også det siste året hatt folk på flere oppdrag rundt om i verden, for å nevne noen som Kina, Sør Korea, Polen, osv.

Vi trenger mange flere nyansatte, mer plass og enda ønsker oss flere kapabiliteter. Vi venter på at vi skal begynne med overhual av Makila 2A og CT7 hotsection repair og overhual. Vi ser fram til om det blir en ny testcelle for motorer, eller om det blir oppgradering av den gamle på Forus. Rotor blad utvider sin kapabilitet og de trenger mere plass, flere av våre avdelinger har fått øket sine kapabiliteter de siste årene.

Vi har i år tatt inn 10 stk lærlinger og dette antallet skal vi prøve holde i årene fremover slik at vi kan opprettholde arbeidsstokken fremover.

Bedriften har nesten skiftet ut alle som har sittet i leder posisjonene og det merker vi veldig godt, og spesielt de som sitter i arbeidsutvalget.

De som sitter i ledende stillingene i dag har liten eller ingen historie i selskapet med tanke på de avtalene som er inngått, om det så seg være skriftlige eller ikke.

Man merker at de ikke har det samme begrepet rundt dette med samarbeid som deres forgjengere har hatt. Det å ha en mann på HR (personal) med nesten 400 ansatte gjør det det ikke enklere for foreningene til å få tid hos HR for å løse saker. Vi får lite eller ingen informasjon om hvordan går med de andre seksjonene i Heli-One rundt om i verden.

Når det gjelder arbeidsmengde så er det positive utsikter og bedriften har nå besluttet for å ansette flere slik at vi kanskje kan kvitte oss med de fleste innleide som vi har hatt over en lang tid.

Det som vi i foreningen tror fra er vår største utfordring, er å få alle våre medlemmer til forstå hvor viktig det er å være medlem av foreningen i slike tider med tanken på hvordan bedriften ønsker å drive selskapet.

Det er tydelig de ønsker å gå vekk i fra den norske modellen og over til den amerikanske modellen. Alle medlemmer må være klare over at det finnes lover og avtaleverk som vi alle skal forholde oss til. Vi må finne måter på å få medlemmene til å engasjere seg mer og bli interessert i forenings arbeid. Vi ser at det ikke er lett å finne nye folk til å ta på seg verv i styret. Vi kan ikke annet enn å prøve å stå sammen for å beholde våre fremforhandlede rettigheter og avtaler som er blitt gjort opp gjennom tiden med bedriften og så får vi se hva morgendagen bringer.



### Rapporteringsfolder

NHF har laget en rapporteringsfolder med oppsummering av hva som er rapporteringspliktige hendelser for teknisk personell innen norsk luftfart og hvor du skal rapportere.

HUSK:

Som ansatt i selskap som driver med flyteknisk vedlikehold, er du pliktig til å rapportere inn hendelser og ulykker. Du er selv ansvarlig for at slik rapportering skjer, i henhold til nasjonale- og internasjonale regler innen luftfarten.

Lar du være å rapportere, kan dette være straffbart!



### BEDRE BLAD?

Ønsker du et bedre blad, gjerne med flere utgaver i året? Nå har du muligheten, NHF vil premiere de som leverer stoff som kommer på trykk i bladet vårt. Vær med på å forbedre bladet, skriv noen ord om aktuelle saker fra din arbeidsplass.

Alle kan bidra, korte eller lange historier, send dem til [info@nhaf.no](mailto:info@nhaf.no)

# HELI-EXPO

## 2015

Heli-expo er verdens største Helikopter messe. Den holdes hvert år i USA. I år var der ca 750 utstillere, over 60 helikoptre, og over 21000 besøkende. Som mye annet over der, STORT.

[ TEKST ØYVIND STRØM ]







## MANGE BLIKKFANG

Det meste i bransjen stiller med sine nyheter her, og det gjøres handler for over 2 milliarder dollar her.

I år var der som vanlig mange blikkfang. Vi kan nevne en AV 609 som var malt i Bristow's paintscheme. Ikke en modell, men en prototype som flyr, de har flydd over 1500 timer med typen nå. Det er en tiltrotor, med tophastighet på 275kts. Max høyde er 25000 fot. Den har trykkabin, tar 9 passasjerer og har en rekkevidde på 1100 Nm.

Airbus viste frem sin H160, et nytt design. En maskin i dauphine størrelsen, med kompositt skrog. Ser tøff ut med spesielle noise reduction rotorblader, dual stabilizer. H175 var også tilstede, og Bristow bestilte 17 stk til av denne typen, de har nå 29 av typen i bestilling.

Bell hadde med seg en mockup av sin 525, som snart er klar for å fly.

Hos Sikorsky var selvfølgelig og tilstede med flere modeller. Den nye S76D, som er en betydelig oppgradering av 76 serien. Et fullt utstyrt S92 redningshelikopter, klar for redningstjenesten i UK var og tilstede.

Fra NHF var det Øyvind Strøm, og Sissel D. Dorholt som var på messen. I tillegg var også Inge Åsnes og Stig Selvåg fra Heli-One der. Mye spennende av maskiner og utstyr å se, og også en arena for å treffe det meste av folk i bransjen.





## Kursåret 2015

Da er samtlige kurs som ble satt opp i 2015 gjennomført. Først ut var et grunnkurs i foreningsarbeid, som ble avholdt i forbundslokalene til NHF. Instruktører var våre egne denne gangen, Leder Øyvind Strøm og Økonomiansvarlig Henning Ramsey. [ TEKST SIGBJØRN LANGERUD ]

Kurset inneholdt presentasjon av NHF, hvordan fagbevegelsen er organisert med sine lokalforeninger, forbund og forhandlingsmøter, organiseringen av arbeidsgiversiden, de forskjellige avtalene som finnes og en gjennomgang av AML. Dette er et kurs vi ønsker å kjøre flere ganger. Og som vi tror er en fin mulighet for de som nylig er valgt inn i verv som tillitsvalgte og de som er nysgjerrige på hva det innebærer å være tillitsvalgt, til å bli kjent med NHF som forbund og lære hvordan man jobber som tillitsvalgt. Vi håper å kunne kjøre dette kurset også i 2016.

15-16. oktober holdt vi et kurs i omstilling, på Atlantic Hotel i Stavanger. Foreleser var Bitten Nordrik fra Arbeidsforskningsinstituttet, Høgskolen i Oslo og Akershus. Bitten får mye skryt blant de av våre medlemmer som har deltatt på kurs med henne før. Denne gangen var tema kartlegging- og kontrolltiltak fra arbeidsgiver, og hvordan vi som tillitsvalgte skal møte disse. Som deltager på kurset så var det bekymringsverdig å se hvor langt de nye metodene for kartlegging og kontroll går, og de beveger seg langt utenfor lovverk og AML. Målstyrt ledelse og "hard" HR er både implementert og på vei inn i norske bedrifter. Det ble et kurs med et lærerikt og relevant innhold, som ga deltagerne et bedre utgangspunkt for å identifisere ulovlige kartleggings og kontrolltiltak.

Årets siste kurs omhandlet endringer i AML fra juli 2015. Det ble avholdt på Quality Airport Hotel Stavanger 12. november og foreleser var Håvard Bjørnstad fra Codex Advokat Oslo. I tillegg til endringer så ble også nedbemanning tatt med som tema.



Opprinnelig var kurset tiltenkt de med tidligere erfaring fra AML. Men innholdet ble preget av mye grunnleggende info og historikk om AML. Og fra de mer erfarne deltagerne kom det flere konkrete problemstillinger som ble vanskelig å svare på der og da. Kanskje hadde det vært en god ide og samle inn problemstillinger på forhånd, og dermed fått bedre svar.

For oss i NHF er det viktig våre medlemmer får informasjon og benytter seg av de kursene vi holder. Har du kommentarer eller forslag til hvordan vi kan gjøre dette bedre så benytt deg gjerne av [utdanning@nhaf.no](mailto:utdanning@nhaf.no)

Mvh  
Sigbjørn Langerud  
Utdanningsansvarlig

## Årsmøte i LTTF

NHF var invitert til å delta på årsmøtet til LTF. Det ønsket vi selvfølgelig, så Øyvind Strøm og Henning Ramsey tok turen.

[ TEKST ØYVIND STRØM ]

Årsmøtet ble avholdt på Color Fantasy, ferja mellom Oslo og Kiel.

Det ble en fin tur. På fredagen var det først et foredrag av Stein Stugu om pensjon. Så var det årsmøte resten av dagen. Lørdagen startet de fleste med en tur i land i Kiel. Så etter lunsj holdt NHF en presentasjon om forbundet og hva vi jobber med.

Det ble en fin tur, med mye god mat og drikke. Og en flott sosial profil på turen. Men en slik tur blir jo et årsmøte mye mer en ett årsmøte. Det ble en trivelig helg for gutta i LTTF og deres bedre halvdel, som også var med. Veldig positivt for samholdet i foreningen.

Det ble valgt nytt styre:  
**Leder:** Harald Prestvik  
**Nestleder:** Øystein Sandnes  
**Sekretær:** Jim-Børre Andreassen  
**Styre/varmedlem:** Chris Brox

Vi takker LTTF for en fin helg.



Harald Fossli Prestvik og Øyvind Strøm



# EASA Rotorcraft Symposium

Møtet ble avholdt på Hilton hotell i Köln, og NHF var representert med Øyvind Strøm og Tommy Olsen. Symposiumet ble åpnet av Trevor Woods, EASA Certification director. Første del av programmet omhandlet i hovedsak nye sertifiseringkrav. Her ble blant annet crashworthy fuel tanks presentert, og et nytt memorandum for sertifisering ble gjennomgått. [ TEKST TOMMY OLSEN ]

I andre del, ble HUMS presentert. Her var det lite nytt for oss som er vant med HUMS i daglig bruk offshore, men det legges til nye funksjoner som at HUMS data skal brukes for å effektivisere vedlikeholdsprogrammet. Med dette menes, at man taper data fra HUMS for å tilpasse gangtider og SLL for komponenter, og dermed kan bruke komponentene lengre enn tidligere.

Det var også sett på data i forhold til timer på bakken, mot timer flydd, og data fra Aberdeen viste at helikoptrene sto 29% på bakken med rotor i gang, og dette var i følge AH spesielt. NHF anfører at forklaringen kan ligge i lange taxeruter, samt running rotor mellom turene. På slutten av andre del, presenterte AugustaWestland deres metoder for å teste nye gearboxer for dry-run kapabilitet. De har gått vekk fra 30 minutt-kravet, og kjører minimum gearboxer i 1 time før de sier seg fornøyde med testingen.

Ny teknologi for å forbedre levetiden til lagre og overflater i geaxboks ble gjennomgått, samt tre hovedelementer som de prioriterer: Beholde restolje i gearbox, ved lekkasjer, opprettholde ekstern kjølemetode, slik at geaxboksene holder lengre ved dårlig smøring, samt metoder for å sikre smøring med restolje, etter lekkasjer.

Del tre bestod av fremlegg av utvidet arbeid mellom EASA og FAA, innen helikopter. Samarbeidet mellom disse to myndighetene har ligget nede lenge, men nå er arbeidet i gang for å standardisere regelverk, og godkjenningmetoder på tvers av myndighetsområder.

Del fire bestod av presentasjoner fra Bell om deres 525, og dette var samme presentasjon

som på Solakonferansen. Intet nytt altså. Videre ble nytt regelverk for ekstrastyr gjennomgått. Her jobber EASA på spreng for å lage nytt regelverk, slik at det skal bli klarere for produsenter av ekstrastyr. Regelverk for heis er blant annet ferdigstilt, og det ble også snakket om heftig bruk av AD's i forbindelse med spesielt heiser (UTC Aerospace/Goodrich heiser).

På kvelden var det middag, med nettverksbygning. NHF knyttet kontakt med den svenske havarikommisjonen, noen små norske helikopteroperatører, samt det svenske luftfartstilsynet. Fra Norge var det kun Statens havarikommisjon som var representert fra myndighetene, og det ble derfor liten mulighet til å diskutere norske saker.

**Dag 2:** Første del ble innledet av det kinesiske luftfartstilsynet som snakket om utviklingen i Kina. Her har helikoptermarkedet eksplodert, og de jobber for fullt for å utvikle passende regelverk. De samarbeider med EASA for å overføre lærdom fra europeiske operasjoner og regelverk, men ting tar tid.

Videre ble SMS systemer gjennomgått, og gode og dårlige sider ble belyst. Industrien og regelverk blir mer og mer dynamisk, og det er derfor et behov for SMS i tillegg til tidligere etablerte systemer. Det ble lagt vekt på at SMS skal være noe ekstra, og ikke føre til kutt i tidligere utarbeidede, og velfungerende systemer.

DNV-GL (Det norske veritas, Germanisher Lloyd), presenterte videre deres studie om offshore operasjoner, som de skal gjennomføre på vegne av EASA. Kravspesifikasjon for studiet

ble fremlagt, og er svært omfattende. DNV-GL ba derfor alle som har innspill, om å komme med disse slik at de kan få inn mest mulig data. De kommer også til å utarbeide spørreskjema for hvert enkelt emne, som skal sendes ut til alle involverte. Studien ser svært omfattende ut, men det bærer preg av at den skal utføres etter britisk modell, med briter både i forskningsgruppa, samt at britiske operasjoner vil være hovedområdet for å hente inn data.

Til slutt ble arbeidet for nytt regelverk som skal gjelde for helikopter ditching gjennomgått. Dette er et svært omfattende arbeid, og EASA kommer til å kreve modifikasjoner av gamle helikoptre også. I hovedsak satser de på sidefloating equipment (airpocket), istedenfor CAT A pustesystem. Produsentene av helikoptre er kritiske til dette, men er også spente på hva EASA kommer frem til.

Siste del av konferansen var dedikert til droner. Dette er et problemområde i Europa, siden det ikke finnes noe godt regelverk for droner enda. Flesteparten av dronene som opereres, er ikke registrert, og heller ikke forsikret. Dette fører til at skader som oppstår ikke kan spores eller dekkes. Det har vært flere ulykker med droner og helikoptre, og bransjen er derfor innstilt på at regelverk som kontrollerer droneoperasjoner må komme fort. Både helikopteroperatører og droneoperatører så positivt på dette. Delen som er virkelig problematisk er fra bakkenivå til 500 fot, der det er svært mange operasjoner, både med droner og helikopter.







# THE SPRUCE GOOSE

The Spruce Goose på Evergreen Aviation & Space Museum, er bare et must når man er helt i nord vest av USA. Museet ligger i nærheten av Portland i Oregon.

[ TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL ]

Tidligere lå flyet i Long Beach i California, men i 1990 bestemte Disney at de ville stenge utstillingen og i 1992 ble Spruce Goose solgt til Evergreen. Flyet ble demontert i august 1992 og fraktet på båt til Dayton, og så med bil til Evergreen. Det tok åtte år og restaurere.

The Spruce Goose er et utrolig bygg, med vingespenn på 97.5 meter (A-380 er 79.8m) er det en gigant. Siden det var restriksjoner på aluminium og stål under krigen ble Spruce Goose bygget i tre. Under en takse test med Hughes bak spakene tok han av og føy i ca 1,6 i 21m høyde og med en hastighet på 217 km/t. Dette var første og eneste gangen det føy. Flyet ble holdt i luftdyktig stand så lenge Hughes levde.

Fem ganger redundancy på det elektriske anlegget, generator i cockpit for å gi strøm til start av motorene. Under flyvning skulle det være en brannvakt i vingeforkant bak hver motor, to piloter, to maskinister og navigatør. I tillegg er det seter i cockpit for en ekstra besetning. Det er den største cockpiten jeg noen gang har sett.

Museet har også en stor samling av andre fly og helikoptre i tillegg til egen space avdeling. Har man barn med er Wings & Waves Waterpark som er i nabobygningen et godt alternativ til de som ikke vil se på fly i timevis. Her er det en 747 på taket som vann skliene starter i.





## FAKTA

Hughes H-4 Hercules, også kjent som "Spruce Goose", bygget av Hughes Aircraft Company på 40 tallet og hadde sin eneste flyvning 2. november 1947. Flyet ble bygget for transatlantisk transport under andre verdenskrig, men ble ikke ferdig før krigen var ferdig. Pga restriksjoner på bruk av aluminium ble flyet bygget i tre.

Det er det største sjøfly som noen gang er bygget, ingen andre fly har større vingespenn.

VEKT: 113,399 kg  
 MAX TAKEOFF: 180,000 kg  
 VINGESPENN: 97.54 m  
 LENGDE: 66.65 m  
 MOTORER: 8 × Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major radial motorer, 3,000 hp hver







1



2

1 Evergreen Aviation & Space Museum har også en stor samling av helikoptre, her med Kaman SH-2F Seasprite i forgrunnen. Sikorsky H-19D Chickasaw og den større versjonen Sikorsky UH-34 Sea Horse i bakgrunnen

2 Øyvind Strøm i cockpiten på Spruce Goose

3 Bell UH-1 Iroquois, Huey, en gammel kjenning for de fleste med litt fartstid i helikopterbransjen

4 Bildet tatt bakover i cockpit, den desidert største cockpit jeg har sett. Plass til ekstra crew mm

5 Sikorsky CH-37B Mojave, bygget i 1953. Ett av de siste større helikopter med stempelmotor.



4



5





## MF`s Historie gjennom 50 år

Selskapet HS startet opp i 1956 på Fornebu og drev der med innlandsflyvning. Den gangen så var det Widerøe som sto for vedlikeholdet. I det herrens år 1964 fant mekanikere/ teknikere ut at de ønsket å danne en lokal forening og Mekanikerforeningen ble stiftet. Dette var starten på en lang ferd for MF med mange utfordringer i vente. [ TEKST STIG SELVÅG ]



I 1964 fikk MF laget den første fellesavtale, og i de første forhandlinger dreiet det seg mye om diverse tilleggsytelser som matpenger, trikkepenger osv. Vår første pensjonsordning ble også forhandlet fram, så det viser bare at MF var tidlig ute og laget gode ordninger.

I 1965 ble det innført 4 ukers ferie og 3 måneders prøvetid ved ansettelser. Hankø blir utfordret av mekanikere som ønsket at bedriften

skulle stasjonere helikopter på Sola. De regnet med at det ville bli en del flygninger i regionen framover. Hankø var helt enig, og dermed ble dette starten på eventyret for HS i Rogaland. Det ble opprettet stasjon på Sola ved siden av flytårnet. Tre mekanikere ble sendt til USA på kurs i 3 mnd hos Sikorsky/GE siden selskapet hadde bestemt seg å kjøpe S61. To helikoptre flys hjem fra USA, 10 dager bruker de på turen hjem. MF er delaktig slik at det blir opprettet låneordning i firmaet i Det Norske Folks Liv og Pensjonsforsikring, og det er MF som gir låne tilsagnene på den tiden.

Basen på Forus kommer i 1966, hvor de deler en hangar med en trelast butikk. MF får inn en fellesordning ang tariff som da er lik SAS, Braathens Safe, Fred Olsen.

I 1967 blir Jan Linderud valgt som første

formann i MF på Forus, mye skal på plass. Samme år er det en mye misnøye ang teknisk leder på Forus og det blir fra MF side gjort klart at enten gikk teknisk leder eller så slutter alle på teknisk. Det ender med at teknisk leder går.

I 1968 er det en del misnøye mot MF Fornebu med jobben som ble gjort i forbindelse med noen saker, og dette fører til at det blir startet opp egen MF avdeling på Forus.

I 1970 besluttes det at det skal opprettetes Sjøredningstjeneste i Bodø og på Sola, og MF er med på å utforme hvordan ting bør være og driftes. Kollektiv ulykkesforsikring kommer på plass etter innspill fra MF.

I 1972 overføres 19 mekanikere fra Fornebu til Forus.

I 1973 avsluttes sjøredningstjenesten. Etter forslag fra MF blir bedriftshelse tjenesten innført.

I 1974, tilbyr mange kommuner andelsbrev på tomter noe som flere ansatte benytter seg av. MF er opp i en liten kringel med flygere og passasjerer pga av at de griser mye i helikoptrene. MF beslutter å få laget seg et tøymerke som er tilsvarende likt flygerne. Bedrifts idrettslaget blir etablert etter infinitiv fra MF medlemmer. Det blir i tiden som kommer store utfordringer, utstasjoneringer av personell i Tyskland. Det er internasjonale og nasjonale økonomiske utfordringer så sparetiltak iverksettes. Store arbeidsbelastninger. I utbygging og reorganisering på Forus er MF sterkt med på å finne løsninger sammen med ledelsen pga av bekymring fra operatører ang sikkerheten. Luftfartsdirektoratet kommer med utredning av basen på Forus i 1977 som er ganske nedslående og kommer med anbefaling av flytte til Sola Vest. MF er med i hele denne prosessen og den utredninger for om mulig flytting. Innføring av ordningen for tildelingen av arbeidstøy istedenfor godtgjørelse for at alle skulle ha ensartet klær.

I 1979 blir Motorklubben og Kunstforeningen etablert etter forslag fra ansatte, nybygg til Motorklubben blir på Forus. MF er med å får i stand lærlingeordningen.

I 1980, på grunn av en tvist mellom bedriften og foreningen velger MF å gå inn i forbundet NOEMFO (i dag IE)

Permisjonsvarsel sendes til 200 ansatte og da hevder MF til bedriften at ansiennitets prinsippet skal følges. Det ble funnet løsninger slik at det ikke ble mange som til slutt måtte ut i permisjon. Det ble også på denne tiden store diskusjoner om alternative transport muligheter til offshore sektoren og dette hadde seg i den bakgrunn av de to fatale ulykkene som hadde vært i de foregående år.

I 1981 går de for å skifte navn på fellesavtalen, for å gi den det navnet vi kjenner i dag, særavtalen.

I 1982 er MF med på å opprette Opplæringsrådet for å se på den flyteknisk opplæringen. Det blir også opprettet et kantine råd på denne tiden, slik at det nå er MF som styrer kantinedriften. Pga at noen hadde litt rusproblemer så kommer det opp forslag om å opprette AKAN og det ble opprettet samme år.

I 1983 oppstår det indre uroligheter i NOEMFO og dermed er det mange foreninger som velger å forlate forbundet, mens MF fortsatt blir stående. NOEMFO velger å legge ned forbundet i

1984 og da velger Mekanikerforeningen å danne sitt eget forbund som vi dag kjenner som Norsk Helikopteransattes Forbund.

NHF ble stiftet 19. juni 1984 og første samarbeidsavtale mellom YS og NHF kommer på plass.

I 1987 kjøper Andenæs grupper HS aksjer og HS blir fusjonert inn til LT. MF krever da at MF HS sine avtale skal brukes på den nye innlandsavd som da er LT/HS. MF hadde møte med Andenæs gruppen i Oslo 6. mai 1987 og der bedyrte AG at de kun hadde ærlige og redelige hensikter. MF er meget skeptiske til AG og deres hensikter og MF henstiller AG om å redusere sin aksjepost. Dette blir en langvarig konflikt med møter her og der. Etter et møte legger alle husets foreninger ned alt arbeid, men etter hvert så avblåses aksjonen. AG eier på det tidspunkt 70% av aksjene. MF ser da på muligheten om de som forening skal kjøpe ca 20% av aksjepostene med en verdi på 430000 kroner og legger det fram for medlemmene. Dette blir godtatt og MF tilbyr seg å kjøpe de 20% som ikke AG fikk kjøpt. I oktober beslutter AG å selge sine aksjer til Oslo Havnelager og HS A/S velger å fusjonere seg med Oslo Havnelager.

Alle ansatte reagerer da med å gå til aksjon og det i form av "SIT DOWN" aksjon i kantinen. AG inviterer da alle foreningene til Oslo på et møte og der går AG med på å redusere sin aksjepost. Utfisjoneringsen av Oslo Havnelager kommer da etter hvert.

Gjennom hele 90 tallet så er mange konflikter angående nedbemanning og det blir ved flere anledninger benyttet sluttpakker. HS fusjonerer med Møre Fly og Braathens Helikopter. MF deltar med representant i byggeprosjektet og organiseringen av Sola basen. I 1989/90 flytter linetjenesten som de første til Sola og resten kommer dinglene etter i 1993.

I 1999/2000 blir selskapet delt opp i 2 etter at CHC kjøper opp HS. De 2 selskapene blir den gang kalt for ASTEC og HS A/S og det blir da laget en delingsprotokoll mellom selskapene. Denne beskriver opprettholdelsen av rettigheter som går på tvers av selskapene som for eksempel ansiennitetsprinsipp og fortrinnsretten til stillinger.

Det blir nok engang opprettelser av to nye foreninger som da blir kalt Mekanikerforeningen Astec / Heli-One og Mekanikerforeningen Helikopter Service. I 2002 er MF med da bedriften ønsker å innføre Movex, Bedriften klager på at de ansatte har dårlig innsats og holdning, noe som MF er helt uenig i. Bedriften flytter ut arbeid til UK noe som MF følger tett opp.

MF får bedriften med på en IA avtale. Siden

oppkjøpet fra CHC så er det merkbart at vi ikke har en lokal ledelse med beslutnings myndighet. Det merkes godt når man er i forhandlinger, da er det ingen som kan ta en avgjørelse.

Vi har fått til noen gode oppgjør samt noen dårlige, i 2005 fikk vi til en velferdsavdeling og medlemsfond siden bedriften ikke ønsket å gi noe lønnsøkning. CHC kjøpes opp av First Reserve Bank USA og Astec skifter navn til Heli-One.

Under en senere forhandling legger MF fram en løsning med å si fra seg lønnsøkning mot å opprette et investeringsfond som skulle brukes til investeringer i Norge feks testcelle for motorer. Den hadde i dag hatt en verdi på over 10 millioner kroner, men dette var ikke noe som bedriftens direktør ønsket den gang. Det som kom utav denne forhandlingen var at konsernet la ned Heli-One UK.

Det har vært mange konflikter opp gjennom tidene fram til i dag og mange utfordringer vil komme for de tillitsvalgte fram over. Ikke mye forståelse blant topp ledelsen eller mellom ledere i dag for hva det Norske trepartssamarbeidet går ut på.

Jeg vil si at på mange måter så var nok det enklere å drive foreningsarbeid før vi ble oppkjøpt av de utenlandske eierne. Det var nok mange kamper i de tidligere årene før oppkjøpet men de hadde en stor fordel og det var at ledelsen var på bedriften, med beslutnings myndighet. Den gang kunne saker løses relativt raskt ved at de hadde møte med ledelsen og kunne se disse i øynene. Selvsagt var det nok store og krevende saker den gang også.

Dagens situasjon er helt annerledes, for i dag sitter ledelsen med en veldig begrenset myndighet. Beslutninger i dag tar veldig lang tid pga de som sitter som leder ikke tar ansvar eller kan beslutte noe annet enn nei.

Det har gjennom de siste 15 årene vært store utskiftninger av ledere, samt at de bygger ned det som engang het personal avd og i dag HR. Det som er helt sikkert siden oppstarten av MF er at man ser viktigheten av å ha en sterk forening og med motiverte og skolerte tillitsvalgte. Det har blitt gjort en veldig god jobb av de tillitsvalgte opp gjennom tidene.

Det som er viktig i dag er å kjempe for og beholde det vi har, og være klare for de nye utfordringer som står for tur. En ser viktigheten av å stå samlet.

Mvh

Stig Selvåg

Formann Mekanikerforeningen Heli-one



## INTERVJU *Terje Rading*

I anledning forbundets 30-års jubileum i 2014, intervjuet NHF en av de tidligere lederne i forbundet. Terje Rading er en av dem som har sittet som leder av forbundet lengst. [ TEKST TOMMY OLSEN ]



*Du satt som leder fra 1991-2000, som er en lang periode sett i NHF perspektiv. Hva var de viktigste sakene dere jobbet med den gang og hva er de største forskjellingene mellom da og nå?*

Forbundet ble stiftet den 7. november 1984, og hadde en veletablert drift da jeg overtok som leder. Konfliktfond var allerede etablert, samt god anseelse hos myndigheter og bransje var allerede på plass.

Arbeidet ble derfor konsentrert med å øke medlemsmassen og kontaktnettverket. Det ble blant annet etablert kontakt med NFO (Norsk Flytekniker Organisasjon). Dette ble gjort spesielt rundt etableringen av Braathens Helikopter i 1990. Grunnen til dette, var at det nyopprettede selskapet var et datterselskap av Braathens, som den gang hadde flyteknikerne sine organisert gjennom NFO. Jeg tok derfor kontakt med leder i NFO, som da var Rolf Dybwad, for vi ønsket ikke å komme i konflikt med NFO, men ønsket å se på muligheten for å organisere de ansatte i Braathens Helikopter hos NHF. Det ble enighet om at de ansatte selv skulle få bestemme hvor de ville organisere seg, og det resulterte i at de valgte å tilslutte seg NHF, og ble omfattet av overenskomst og hovedavtalen vår.

Flere lokalforeninger, blant annet i Lufttransport, Braathens Helikopter og Mørefly og ble etablert mens jeg satt som leder. Lokalforeningene fikk etter søknad støtte fra forbundet både økonomisk og med å etablere vedtekter i oppstartsfasen.

Ut fra prinsipp og handlingsprogrammet var forbundsstyret pålagt å arbeide med å gjøre overenskomsten gjeldene i medlemsbedriftene. Dette var til tider et vanskelig arbeid, særlig hos de små aktørene og i de bedriftene

som ikke var medlem i NHO. NHF ble oppfattet som et "HS forbund" med gode avtaler og overenskomst etablert i et sterkt offshoremarked. Mørefly ønsket blant annet å få avvik fra overenskomsten tilpasset sin drift, og hele saken endte opp til meklings hos riksmeklingsmannen.

Airlift kunne også tenke seg å melde seg inn, men det var samme ønske der, som i Mørefly, og de gikk så langt at de ikke ønsket å bli bundet av en overenskomst.

Ellers ble det brukt mye tid på å etablere et fast styringssett der man gikk over fra å drive ideologisk drift på fritiden, til å få faste kontordager. Forbundssekretær ble også ansatt.

NHF-nytt ble etablert som blad i 1990, og det er selvfølgelig en glede og se at dette enda gis ut med jevne mellomrom.

Representantskapsmøtet ble lagt om fra endagsmøte, til to-dagers møte, slik dere kjenner formen i dag. Dette ga mer fokus på utarbeidelse av Prinsipp- og Handlingsprogram, der delegatene kunne komme med stor innflytelse på hva styret skulle jobbe med de neste to årene.

På midten av 1990-tallet var medlemstallet ca 450, og det kan nevnes at redningsmannforeningene var spesielt aktive. Lokale foreninger, samt forbundsstyremedlemmer var også veldig engasjerte gjennom mine perioder, noe som gjorde arbeidet som leder lettere.

NHF hadde også fokus på likestilling. Opplæring og oppfølging av lærlinger var også prioritert, spesielt i forbindelse med Reform '94. Året før ble Opplæringsrådet for Flyindustrien omorganisert. Kirke, Utdannings og Forskningsdepartementet ble interne medlemmer etter innstilling fra LO og NHO. NHF søkte medlemskap, men oppnådde kun

observatørstatus.

Når det gjelder utfordringer utenfra, vil jeg spesielt nevne «vesting of privileges» som var et system som kom inn i Europa fra FAA. Dette gikk ut på å overføre oppgaver fra teknisk personell til piloter. Blant annet Pre-flight check. Dette fikk vi heldigvis stoppet. Det skal også nevnes at sentrale europeiske myndigheter (JAA) den gang var under sterk påvirkning av industrien.

Medlemsfordeler ble det også jobbet en del med i forbundet. Det ble etablert forsikringsordning, som hvert enkelt medlem kunne benytte seg av. Advokatavtale med Jan Erling Nilsen var allerede kommet på plass, og det var til god hjelp når man skulle kjøre interne kurs. Det ble lagt opp et kursløp med «trappetrinn», der man kunne bygge seg opp kompetanse innen forskjellige emner. Dette var for eksempel forhandlingsteknikk, kurs i protokollskrivning, mediehandtering, pressemelding og lignende. Senere ble det inngått avtale med advokat Tomas Smedsvik som hadde kontor i Stavanger.

*Du var også engasjert i arbeidet i AEI. Kan du nevne noen viktige saker som ble behandlet i AEI, mens du var leder, samt hvilke utslag arbeidet gjorde?*

Gjennom arbeid inn mot AEI, fikk NHF fullverdig medlemskap i 1990 på årsmøtet i Spania. To år før det, deltok jeg som observatør på årsmøtene deres, som ble avholdt i Amsterdam og Athen. Medlemskapet i AEI gav NHF større kjennskap til internasjonalt regelverk, og det gav oss innflytelse på JAR regelverket, samt at vi fikk et mye større kontaktnettverk internasjonalt. På grunn av at NHF var en organisasjon med stor bredde blant sine medlemmer, kunne vi bidra aktivt.

Jeg følte også at vi fikk godt gehør hos AEI, siden NHF var den største og eneste rene helikopterorganisasjonen i medlemsregisteret hos AEI. Forbundet deltok aktivt i AEI'S tekniske komité, og bidro i høringsnotatene vedrørende utviklingen av JAR og senere EASA reguleringene. Det var spesielt utviklingen av JAR 65, senere PART 66 som det ble arbeidet aktivt med, etterfulgt av JAR – PART 145, Part 147 og andre relevante EASA reguleringer.

*Hva ser du på som den største utfordringen i dag, for å beholde det flytekniske miljøet i Norge?*

Det flytekniske miljøet i Norge holder et meget høyt kompetanse –og kvalitetsnivå. Men Norge er et høykostland, og kostnadsnivået i Norge vil være en trussel for utflagging. EASA gir anledning til å outsource mange funksjoner og tjenester. Det er en «trussel» som vil bli mer reell i tiden fremover. Innenfor fixed wing har det vært en tendens å flagge ut deler av vedlikehold, og da spesielt tungt vedlikehold til såkalte lavkost MRO sentre. Det vil også helikopterbransjen oppleve i større grad enn det som er tilfelle i dag.

*Er det noen spesielle hendelser eller historier du vil trekke frem?*

1990 årene var preget av mye uro innen bransjen. Det var flere oppkjøp og fusjoner. Både innland og offshoremarkedet var fallende og bar preg av en sterk konkurransesituasjon. Helikopter Service AS utga en pressemelding i 1991 der det ble varslet om oppsigelser i stor skala. Dette som et resultat av selskapets stadig fallende markedsandeler. Problemene var relatert til Braathens Helikopter og Mørefly sin inntreden på kontinentalsokkelen. Dette fikk konsekvenser for mange ansatte. Sammenslåingen av Mørefly og Lufttransport i 1995 (prosjekt Møreluft) resulterer i en overtalighet på rundt 40 årsverk. Prosessen avdekket flere svært negative forhold og holdninger overfor tillitsvalgte og ansatte som burde vært unngått. Samme år varslet Helikopter Service en nedbemanning på over 100 årsverk på grunn av tapte kontrakter og nedgang i helikoptertransport-behovet.

Luftfartspakke 3 (fri konkurranse) ble gjeldene i Norge via EØS avtalen. Det oppstod stor usikkerhet om helikoptertransporten i Nordsjøen kom inn under reglene for fri konkurranse eller ikke. I realiteten oppstod det delvis fri konkurranse innenfor norsk luftfart.

En av de store sakene som engasjerte NHF og de «mindre» forbund/organisasjoner var et forslag til endring i arbeidstvisteloven som la opp til å fjerne den frie forhandlingsretten. Det var et regjeringsoppnevnt utvalg som bestod av 2 representanter fra NHO, 2 fra LO, 2 offentlige jurister og en leder. Forslaget fra rådet var at det var bare hovedorganisasjonene med over 100.000 medlemmer som skulle ha virkelige forhandlinger og streikerett. Dette medførte naturlig nok i massiv mostand, som dannet grunnlaget for å opprette et samarbeidsorgan UFF (Uavhengige Fagforeningers Forum). Engasjementet og argumentasjonen resulterte i at forslaget til endring i arbeidstvisteloven ikke ble en realitet.

#### NHF truet med lock out

Under sentrale forhandlinger i midten av 1990 tallet var det usedvanlig liten forhandlingsvilje hos FL (Flyselskapenes Landsforening). Etter flere særsmøter meddelte NHF at vi tok brudd i forhandlingene. FL svarte med at de kunne komme til å ta i bruk Lock Out. Så var det også sagt. Like før NHF skulle melde plassfratredelser for å komme i meglings, meldte FL at de ønsket å gjenoppta forhandlingene og med indikasjon på visse innrømmelser. Forhandlingene førte frem, og det ble oppnådd enighet på Helikopter Overenskomsten på flere punkter. FL aksepterte dessuten at Helikopter Overenskomsten er en bransjeavtale. Dette var et viktig gjennombrudd og epoke for oss.

#### OUTSOURCING

På slutten av 1990 tallet kom det opp en viktig og prinsipiell sak. Det omhandlet outsourcing av stuer og frakt tjenesten i Helikopter Service. Selskapet la tjenesten ut på anbud, og vinner ble Securitas. Helikopter Service ønsket deretter å overføre ansettelsesforholdet av arbeidstakeren til Securitas uten formell oppsigelse av de ansatte. Konflikten resulterte i at NHF, og den gang NOPEF, tok ut stevning i Ståvanger Byrett, som gav saksøkerne medhold. Men Helikopter Service med NHO i ryggen anket saken til Lagmannsretten. Outsourcingen ble en realitet der Securitas tok over frakt og stuer funksjonen.

Det har vært store endringer i internasjonal luftfart som også har påvirket norsk luftfart. JAR og senere EASA regelverket har stilt bransjen overfor nye og store utfordringer. Det vil bli minst like store utfordringer i tiden som kommer, og som igjen vil få innvirkning på våre arbeidsplasser. Bransjen vil være avhengig av å omstille seg hurtig, og i den prosessen vil fagforeningene og de tillitsvalgte spille en viktig rolle.



## 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.

#### Representantskapsmøte

26.-28. feb  
Forbundets høyeste organ, Representantskapsmøtet arrangeres 26-28 februar. Alle Lokalforeninger ønskes velkommen!

#### Luftfartskonferansen i Bodø

3.-4. feb  
Luftfartstilsynet sin nasjonale konferanse for fly og helikopterbransjen. Det arrangeres flere foredrag i tillegg til ulike workshops. En viktig møteplass for NHF og spesielt teknisk komité, her møtes arbeidstakerorganisasjonene, myndighetene og de ulike bedriftene.

#### Heli Expo, Louisville, Kentucky

1.-3. mars  
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.





## Kontaktpunkt i NHF

### **post@nhaf.no**

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

### **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.

### **lokalforeninger@nhaf.no**

Denne adressen benyttes for å kontakte alle lokalforeningsledere i NHF

### **styret@nhaf.no**

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

### **pensjon@nhaf.no**

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



**LTTF****Leder:**

Harald Fossli Prestvik  
leder@lfff.no  
413 03 174

**Nestleder:**

Øystein Sandnes  
nesleder@lfff.no  
906 18 187

**Sekretær:**

Jim-Børre Andreassen  
sekretaer@lfff.no  
907 69 447

**Styremedlem økonomi:**

Stian Alexander Johnsen  
okonomi@lfff.no  
913 53 925

**Styre / vara- medlem:**

Chris Brox styremedlem@lfff.no  
918 22 123

**STYRE - M19 (CAE)****Leder:**

Ole Magne Lie  
997 37 769  
ole.lie@cae.com  
ole.m.lie@lyse.net

**Sekretær/kasserer:**

Jan Børge Larsen  
901 27 977  
jblarsen@cae.com

**Styremedlem:**

Hans Otto Hansen  
408 29 648  
hansotto.hansen@cae.com

**STYRE BNTF****Leder:**

Jan Magne Stanghelle  
leder@bntf.no  
924 39 177

**Nestleder:**

Harald Gimre  
nestleder@bntf.no  
911 07 670

**Sekretær:**

John Søraunet  
sekretaer@bntf.no  
456 02 668

**Kasserer:**

Kim Robert Heggvold  
kasserer@bntf.no  
474 15 157

**Styremedlem 1:**

Rune Fylkesnes  
styremedlem1@bntf.no  
951 76 756

**Styremedlem 2:**

Ivan Dale  
styremedlem2@bntf.no  
906 671 81

**NHSTF****Leder:**

Torben Skovhus  
t.skovhus@aaganet.dk  
+45 262 18 492

**BLUEWAY****Kontaktperson:**

Dennis Hansen  
dennishansen77@gmail.com  
+45 207 05 170

**NLATF****Tillitsmann:**

Freddy Johnsen  
freddy.johnsen@norskluftambulanse.no  
976 76 150

**MEKANIKERFORENINGEN,  
CHC HELIKOPTER SERVICE****Leder:**

Håvard Dale  
55 98 31 24/952 50 103  
havard.dale@chc.ca  
nuck\_dean999@hotmail.com

**Nestleder:**

Jostein Voll  
51 94 18 12/ 51 48 72 80  
924 43 163  
jostein.voll@chc.ca

**Kasserer/Styremedlem Bergen:**

Audun Dahle  
55 98 31 24/ 404 51 18 47  
audun.dahle@chc.ca

**Styremedlem Sola:**

Tore Loe  
51 94 18 47/ 480 25092  
tore.loe@chc.ca

**Styremedlem**

**Flørø-Kr.Sund-Br.Sund**  
Egil M. Kongshaug  
71 56 51 08/975 05 771  
egil.kongshaug@chc.ca

**Styremedlem Reisende****Onshore/Offshore:**

Frode Bjelland  
51 94 18 47/ 906 70 419  
frode.bjelland@chc.ca

**MEKANIKERFORENINGEN  
HELI-ONE****Formann:**

Stig Selvåg  
Motorverksted  
51 94 16 96/ 915 99 436  
stig.selvag@heli-one.ca  
formann@mekanikerforeningn.no

**Nestformann:**

Inge Aasnes  
Plateverksted  
51 94 17 54/ 402 16 520  
inge.aasnes@heli-one.ca  
nestformann@heli-one.ca

**Sekretær/Kasserer:**

Sissel D. Dorholt  
Ingeniør  
51 94 17 65/ 992 62 012  
sissel.dorholt@heli-one.ca  
kasserer@mekanikerforeningen.no

**Styremedlem verksteder:**

Stephen Dinsley  
Avionikk  
51 94 17 22/ 51 65 64 01  
986 08 974  
stephen.dinsley@heli-one.ca  
verksteder@mekanikerforeningen.no

**Styremedlem Hangar:**

Alf T. Skjæveland  
Tungt vedl. hold  
51 94 17 54/ 413 11 747  
alf.terje.skjaeveland@heli-one.ca  
hangar@mekanikerforeningen.no

**Styremedlem Blokk 9**

Vegard Nystad  
Motorverksted  
51 94 17 67/ 906 95 770  
vegard.nystad@heli-one.ca  
blokk9@mekanikerforeningen.no

**Hovedverneombud**

Vegard Nystad  
Motorverksted  
51 94 17 67/ 906 95 770  
vegard.nystad@heli-one.ca  
blokk9@mekanikerforeningen.no

**TAF HELI-ONE****Leder:**

Edvin Holstad  
Customer Support  
51 94 13 78/ 975 25 428  
edvin.Holstad@heli-one.ca

**Nestleder:**

Jens Morten Mørland  
Customer Service  
51 94 18 16/ 456 02 200  
Jens.morland@heli-one.ca

**Sekretær:**

Ingse L. Overland  
Strategic Sourcing  
51 94 18 04/ 450 35 705  
ingse.overland@heli-one.ca

**Kasserer:**

Kristine Mykkeltvedt  
Strategic Sourcing  
51 94 18 28/ 997 25 418  
kristine.mykkeltvedt@heli-one.ca

**Lokalforeningene**

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

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

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



**Returadresse:**

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 204

4097 Sola

Ønsker du å annonsere i  
**NHF NYTT**

Ta kontakt med redaktøren. Mail: [info@nhaf.no](mailto:info@nhaf.no)

Norsk Helikopteransattes Forbund

Postboks 204, 4097 Sola

Telefon: 51 94 19 24 // E-post: [post@nhaf.no](mailto:post@nhaf.no)