

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2017 UTGAVE | 28. ÅRGANG



Nei til HOF0

HER KREVES NORSK AOC





Strøm til Innkjøpspris

Fjordkraft lanserer nytt strømtilbud
til medlemmer i NHF
- Norsk Helikopteransattes Forbund.

Les mer om avtalen Strøm til Innkjøpspris
+ Trippelgaranti på fjordkraft.no/helikopter
eller kontakt oss på **06100**.

INNHOOLD 1/2017

Redaktøren	4
Ny kontrakt for Heli-One	5
Sivil operatør på redningstjenesten i Florø	6
Sola Air Show	7-9
Skifttur til Færøyene	10-12
Heli Expo	13-17
Solakonferansen 2017	18-20
LN-QQR over Atlanteren	21-23
Livet på barnehjem i Ghana	24-25
Årets representantskapsmøte	27
Paris Air Show 2017	28-29
Heli-One på jobb i Afrika	30-31
Regjeringens nei til HOF0	32-33
Kontaktpunkt i NHF	34

- L E D E R -

Kjære kollega

Det har vært en krevende tid siden sist. Men vi har kommet gjennom så langt, og bedre enn mange torde håpe på.

I HOF0 saken nådde vi en milepæl på forsommeren, da regjeringen sa klart nei til det europeiske regelverket. Nå starter for øvrig arbeidet med å fornye og styrke det norske regelverket, og der kommer vi til å gjøre vårt for at det blir best mulig.

Det har vært en tid med mye endringer på kontrakts siden, både offshore, på los, og på ambulanse. Noen selskaper blir større og noen mindre, noen har forsvunnet, og nye kommet til. Faren for at noen mister jobben i en slik endringsprosess er alltid stor, og med vanskelig økonomi i bransjen, trodde de fleste det ville skje. NHF er særdeles fornøyde med at så langt ser det ut som ingen har mistet jobben. Noen har måttet bytte arbeidsgiver, men ingen har måttet forlate bransjen.

Noen har forlatt bransjen ved å gå ut i pensjon, i solidaritet med yngre kolleger. Det viser hvor spesiell denne lille bransjen er, hvor sterkt brorskap vi har, også på tvers av bedriftene. Et miljø alle kan være stolte av å være en del av.

Men vi blir stadig utfordret, og ser nye ansettelsesformer true noe av det vi har. En mer utstrakt bruk av kontraktører fra bemanningsbyråer, og midlertidige arbeidskontrakter reduserer folks forutsigbarhet. I tillegg ser vi noen nå begynner å sette bort teknisk drift [145], til laveste tilbud internasjonalt. Det er noe styggdom som vi i bransjen liker særdeles dårlig. Det setter det gode miljøet og den stolte sikkerhetskulturen vi har her i Norge sterkt i fare.

Vi skal fortsette kampen for å være best, det skylder vi våre passasjerer.



Vennlig hilsen

Øyvind Strøm
Leder

STYRET I NHF 2017



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



NESTLEDER
Sigbjørn Langerud
MF Heli-One
nestleder@nhaf.no
Mob: 926 09 396



SEKRETER
Tom Indahl
BNTF
sekretaer@nhaf.no
Mob: 90151813



STYREMEDLEM ØKONOMI
John Kåre Pedersen
H1-TAF
ekonomi@nhaf.no
Mob: 916 07 261



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
Tore Loe
MF CHC HS
utdanning@nhaf.no



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



2. VAREMEDLEM
Rolf Bergstrøm
BNTF
vara2@nhaf.no



3. VAREMEDLEM (utdanning)
Bjørn Bråtveit
BNTF
vara3@nhaf.no



4. VAREMEDLEM (økonomi)
Per Johan Derås
BNTF
vara4@nhaf.no

REDAKTØREN



Kjære lesar

Da er det blad igjen. Det var planlagt før sommeren, men så kom den gledelige nyheten: Regjeringen sier nei til HOFO. En fantastisk innsats av teknisk komite, med Tommy Olsen og Ole-Andre Lindanger i spissen.

Sommer og sommer, det her vært regn på halvparten av dagene. Ikke så mye som på bildet over, det kom i innboksen med tittel 'en glad Bergenser på Sola'. Men det sier litt om hvordan dagene på line har vært.

Ellers har det vært en travel høst og sommer for de fleste i bransjen, mye arbeid på for oss som driver med vedlikehold. I tillegg kommer det ekstrasflyvninger, småkontrakter som også krever sitt. NHF-kniven for bidrag til bladet vårt er utdelt 10 ganger før denne utgaven av bladet, og her er det flere kandidater.

Øystein Gjengedal

Redaktør

Redaktør
Øystein Gjengedal

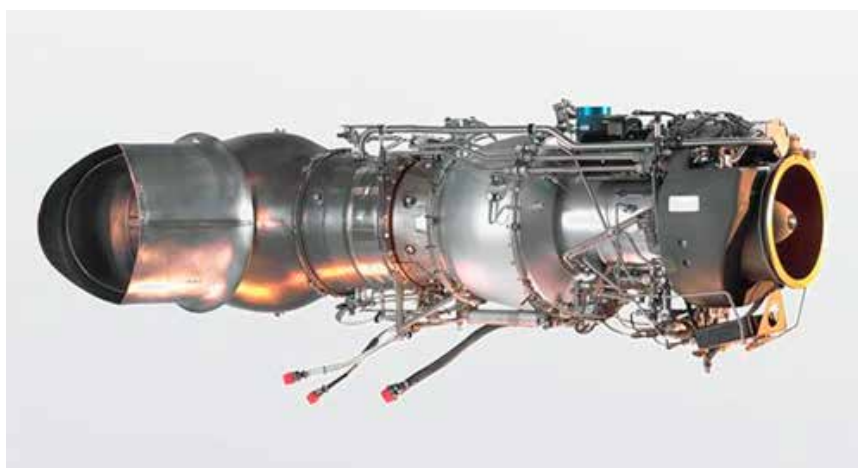
Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

Layout og design
Fasett

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1200

NHF's postadresse:
Postboks 204, 4097 Sola
Telefon: 51 94 19 24
E-post: post@nhaf.no



Ny kontrakt for Heli-One

TEKST **TORD TORGENSEN**

Director of Operations, Heli-One

JULI
26

informerte NSPA (Nato Support and Procurement Agency) at Heli-One (Norway) AS hadde vunnet kontrakten med Spanish Army (SPAR) for

vedlikehold av Makila 1A1 motorer. Kontrakten omhandler overhaling, reparasjon og modifikasjoner av en flåte på 84 motorer, og har en varighet på 3 år med opsjon på ytterligere 2 år. Kontrakten har en verdi på rundt 80 millioner USD.

Kontrakten gjør at motorverkstedet på Sola er sikret jobb de neste 5 årene. Sist Heli-One vant

en stor motorkontrakt var for 5 år siden, da med UK MoD med en 13 års kontrakt.

Det at Heli-One kan sikre seg slike kontrakter i et tørt marked, med OEM Safran Helicopter Engines som største konkurrent er veldig bra, og viser at helikoptermiljøet og MRO-bransjen fortsatt har muligheter i markedet.

Heli-One har i økende grad satset på militære og statlige kontrakter etter å ha opplevd nedgangen i olje- og gassmarkedet, og vi ser helt klart at denne satsingen gir oss flere ben å stå på.



S-92 CONTINUATION TRAINING

TEKST **JAN BØRGE LARSEN**

Teknisk instruktør, CAE Training Norway A/S

I godt over ett år har CAE Training Norway A/S hatt gleden av å ha teknikere fra CHC HS på besøk i S-92 simulatoren på Gardermoen. Der kjører vi continuation training, med spennende oppgaver i simulatoren og i klasserommet. Ingen unntak denne gangen heller. Oppgavene i simulatoren og i klasserommet er å se på problemer som har vært og problemer som kan dukke opp, se på feilmeldinger og finne årsaken til dem. Mange lange diskusjoner rundt spennende problem og hvordan disse skal løses.

Hva som kommer i forbindelse med AMS 9.0 ble også tatt opp og en del annen info om hva som kommer av forbedringer/oppdateringer på S-92. Selvfølgelig også repetisjon av noen systemer. Som alltid var det kjekt å ha kunnskapsrike teknikere som gledelig deler sine kunnskaper og erfaringer med kollegaer og meg, så de og jeg kan dele det videre med andre. Kjekt, interessant og lærerikt for en relativt ny instruktør.

Juridisk rådgivning

NHF har fast samarbeidsavtale med advokat som sikrer medlemmene i arbeidsrettsspørsmål.

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

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

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

Telefon: 51 94 19 24



ADRESSEENDRING

Meld i fra om adresseendring ved flytting.

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

Sivil operatør på redningstjenesten i Florø

TEKST THORBJØRN ERLAND

Systemoperatør

I forbindelse med innfasingen av Forsvarets nye AW101 redningshelikopter har 330 Skvadronens redningshelikopterbase i Florø blitt satt ut til sivil operatør. CHC Helikopter Service vant Anbudskonkurransen våren 2016 og startet 1. september opp som vikarierende operatør for Forsvaret. Kontrakten har en varighet på 3 år og 3 mnd, med en opsjon på 2 år.

«Det er med stor respekt og ydmykhet både for oppdraget og det arbeidet 330 Skvadronen har lagt ned gjennom mange år med leveranse av en fantastisk redningstjeneste at vi i CHC tar over basen» ble det uttalt ved overtagelsen. Redningsbasen i Florø er kjent for sin spesielle beliggenhet og beredskapsområde. Med lange fjorder, dype daler, høye fjell og store havområder. Fra Hardanger i sør, Jotunheimen i øst, Sunnmørsalpene nordover og Stadlandet med havet utenfor. Her finner vi Nord-Europas lengste fjord, største isbre, landets høyeste fjell i kombinasjon med ett svært krevende kystområde. Fjordspenn og løypestrenger.

Når man tenker på Florø er det kanskje lett å tenke en rolig liten plass i det ytre kystlag uten alt for mye action. Men nei!!! Oppdraget i Florø er i følge Forsvaret sett på som ett av de mest krevende som de har operert. Med svært krevende topografi, raskt skiftende værforhold, lange oppdrag, på dag som på natt. Oppdragene er geografisk spredd over store avstander og gjerne med ett snev av alle fire årstider på veien. Før du er ferdig på ett kommer gjerne det neste.

Det kan veksle mellom ambulanseoppdrag, til innlands fjellredning og direkte over på offshore. Så man må bokstavelig talt være forberedt på alt. Det er ingen tvil om at dette oppdraget ikke kan løses uten en utrolig ydmykhet og respekt overfor hva en faktisk begir seg ut på. Dette er ekstrem sport på sitt råeste innenfor gitte rammer. Det kan enhver som har gått IMC innerst i Sognefjorden med maks høyde på 200 fot og 0,5 nautiske fra land skrive under på.

På basen i Florø står CHC på 15 minutters beredskap 24 timer i døgnet 7 dager i uken, året rundt. Beredskapen opprettholdes med en så ny AS332L1 SuperPuma som det er mulig å oppdrive (LN-OPX). Maskinen er modifisert opp til AWSAR (All Weather Search And Rescue), med full NVIS kapabilitet og bemannes av en besetning på seks. I tillegg til flygere, lege og redningsmann er det to flyteknikere i rollene som heisoperatør og systemoperatør. Basen bemannes også av en dagtidsansatt basetekniker.

Da det tidlig vår 2016 ble avgjort hvem som vant kontrakten ble det fra departementet uttalt at de var tidlig ute for å gi den sivile operatøren tid til å forberede seg til kontrakt start. Men selv med det som utgangspunkt har tiden frem mot oppstart i Florø har vært preget av et intensivt forberedelsesarbeid. Kabalen med å frigjøre maskinen for et lengre opphold for modifikasjon hos Heli-One, frigjøring av operativt personell for trening og utsjekk, ansettelse og opplæring av nye redningsmenn. I tillegg kommer omskolering og utsjekk av teknisk personell samt å holde en stabil og god prosjektledelse. Dette i en tid der selskapet også har opplevd en av sine mest

krevende utfordringer gjennom tidene. Men det har samtidig vært preget av entusiasme og ekstrem lagånd for å få dette til i ekte «HS-ånd». Det operative samtreningsopplegget og utsjeksprogrammet pågikk gjennom hele sommeren og ble avsluttet med eksamensuke midt i august, der Justisdepartementet gjennom NAW SAR prosjektet evaluerte alle crew gjennom flere testoppdrag. Dette var alt fra sjøredning, redning i kystnære strøk/fjæresteinene og fjellredning med bistand fra nasjonale alpine redningsgrupper. Alle oppdrag ble gjennomført til bestått og CHC ble godkjent for oppstart i henhold til kontrakt.

Som nevnt startet CHC opp ved offisiell overtakelse av Florø-basen 1. september og siden da har det gått slag i slag. Bare på disse 20 dagene er det gjennomført 26 turer ut fra Florø, fordelt på trening og oppdrag. I tillegg kommer også utrykninger med basens legebil. Og for å gjøre forvirringen komplett, er det verdt å nevne at maskinen nå har flydd 175 timer på drøye 8 uker siden overtakelsen hos Heli-One.

Det er ingen tvil om at redningstjenesten som Forsvaret har levert gjennom mange tiår er preget av enorm erfaring og kompetanse og at det her er store sko som skal fylles. Derfor vil tiden fremover være preget av høyt fokus på trening og kontinuerlig forbedring. Men målsetningen er uansett klinkende klar. I årene som CHC vikarierer for 330 skal det leveres en trygg og sikker redningstjeneste fra Florø på et så høyt nivå som overhode mulig. Med respekt, ydmykhet og godt samarbeid med alle støtte spillere og etater, skal vi og vil vi redde liv.



SOLA AIR SHOW



Grått vær men god stemning!

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GJENGEDAL

Helgen 10-11 juni var det Sola Airshow som sto på programmet, feiring av Sola flyplass 80 års jubileum. Ca 30.000 var innom på de to dagene for å se på utstilte fly og oppvisning.

Hovedattraksjonene var Italienske Frecce Troicolori og Breitling Jet Team som begge leverte oppvisninger med fantastisk presisjon. Spitfire og Mustang var også en flott opplevelse både for øyet og øret. Ellers var det meste som kunne fly i Norge til stede, fra F16 til veteranfly.

For oss i helikopterbransjen var det nye redningshelikoptret AW101 fra Leonardo Helikopter som var mest interessant å se på. Dessverre fikk ikke NHFNytt komme om bord for å ta bilder, men vi får kanskje en anledning senere til å presentere nykommeren.

Både Bristow og CHC Helikopterservice stilte med maskiner på utstilling.

SOLA FLYPLASS 80 ÅR

Begynnelsen

Den 29. mat 1937 ble Stavanger Flyplass offisielt åpnet av Kong Haakon 7. Dagens flyplass er dermed Norges eldste, og var en av Europas mest moderne. Kun Bromma utenfor Stockholm hadde betongdekke på den tid. Stortinget vedtok utbyggingen i 1935, og høsten samme år startet byggingen. To topp moderne betongrullebaner ble anlagt, og 500 sauer ble innkjøpt for å ta seg av gresset langs flystripene. 12. juli samme år åpnet den første ruteflygingen, Stavanger - Newcastle, en modig og historisk start på hva som skulle komme.

Nye tider

Etter krigen var det kun to klasse A flyplasser i Norge, Sola og Gardermoen. Ambisjonene var høye, men trafikkgrunnlaget var et ankepunkt i flere konsesjoner på internasjonale ruter.

I 1946 landet det første SAS-flyet og London stod på rutekartet noen år. I 1947 overtok staten området og flyplassen fikk navnet som det har i dag, Stavanger lufthavn. Rullebaner ble utvidet og et nytt ekspedisjonsbygg og kontrolltårn ble bygget. Et nytt norsk flyselskap, Braathens SAFE etablerte sin tekniske hovedbase.

Endelig Internasjonal

Stavanger regionen hadde i løpet av et par tiår forandret seg stort. Olje- og gassvirksomheten hadde satt sitt internasjonale stempel på langt flere enn næringslivsfolk. Rutetilbudet økte og en stor helikopterbase ble etablert.

Et kvantesprang kom med det nye kontrolltårnet i 1983 og den nye hovedterminalen i 1987. Dette var den første flyterminalen i landet med passasjerbroer ut til flyene og en egen utenriksterminal. Antall passasjerer dette året var 1,8 millioner



En fantastisk innsats av de som har bidratt til dette, alt fra ledelse til de som har vært på dognad. En helg med flotte fly og fantastiske oppvisninger. Tusen takk for innsatsen!



SOLA AIR SHOW



SKIFT 3 FRA BRISTOW NORWAY, SOLA PÅ SKIFTTUR TIL

FÆRØYENE

TEKST OG FOTO SILJE FESTØ

18.-20. SEPTEMBER 2017



Jeg har lest at Færøyenes høyeste fjell er overkommelige 880 m.o.h., så da trumfer jeg gjennom at dit skal vi.

Silje Festa



I juni bestemte skift 3 seg for å reise på tur, "hva med Færøyene?" Ja, hvorfor ikke? Ettersom jeg er inne i en ja-til-alt-som-er-gøy-periode så var det bare å bestille billetter og begynne å glede seg.

Etter en hard languke var alle klare, bortsett fra dem som akkurat hadde kjøpt seg nytt hus, nye "alt for dyre" høyttalere, skulle på jakt eller kjærestetur (for skift-tur og kjærestetur lar seg ikke kombinere), eller har så avansert hjemmekabal som ikke går opp hvis super-mannen reiser av gårde.

Så vi ble 6 stk.: Jan Magne Stanghelle, Mads Riiser, Bjørn Inge Knævelsrud, Stig-Espen Petterson, Christian Scheiene og undertegnede. Det ble som kapteinen på SAS-flyet hadde informert om på forhånd, en kontant landing på Vagar flyplass, leiebil var ordnet og turen var i gang.

Litt nord for flyplassen besøker vi Gasadalur som imponerer med en veldig koselig liten landsby, sine loddrette klipper og en vakker foss som stuper over kanten.

Så suser vi videre til Streymøy og Vestmanna for en båttur langs fuglefjell og klipper. En gammel sjømann forteller oss om lakseoppdrett, sommerhus, fugler og ikke minst sauer. På noen av de vildeste klippene knytter de tau rundt sauene og heiser dem opp slik at de kan gå der og gresse seg. Han påsto at sauene holdt seg der til de ble heist ned igjen utpå høsten.

Når guiden vår kom med en søppelsekk full av gule hjelmer med strikk under haken ble stemningen god og vi følte oss jo veldig som hjemme. Meningen med hjelmen var å beskytte oss mot steiner som kunne løsne, men jeg var mer bekymret for fugledritt fra alle fuglene som sirklet over oss.

Vi kjørte veldig nært land og inni grotter som fikk det til å kile i min mage. Presisjonskjøring med en islandsk glassfiberbalje er innmari stilig.

Hotel Hafnia ligger nede ved kaien i Torshavn, så etter en rask dusj er vi klare for å se byen til fots (det gikk veldig fort egentlig) og finne et sted å spise middag. Vi endte opp der det var flest lokale innbyggere, Angus Steakhouse.

Tirsdagen overrasker vi oss selv med å være klare for nye eventyr klokken 8 om morgenen, og kjører til Midvagur. Derfra tar vi beina fatt og går langs Sørvågsvatn en halvtimes tid til Bøsdalafossur. Nå begynner skydekke å sprekke opp og Færøyene viser seg fra sin beste side. Utsikten er helt formidabel og når jeg titter over kanten og ser nedover (og nesten litt innover) stupet blir det en kjekk følelse av skrekkblandet fryd.

Jan Magne har pakket med et leketøy, en drone, så han filmer litt fra luften og flyr i kryss sammen med alle måkene som koser seg på heng.



Som de speedturistene vi er så setter vi oss i bilen og kjører til Eysturøy. Jeg har lest at Færøyenes høyeste fjell er overkommelige 880 m.o.h., så da trumfer jeg gjennom at dit skal vi. Det er bare å traske i veg oppover bakkene og det blir bare brattere og brattere. Det er slik at jeg ser for meg at vi på toppen kommer til å sitte oppå hverandre på en bitteliten tinde, men hadde jeg vært mer stødig i færøysk, så kunne jeg bare ha slappet av. For Slætтарatindur oversettes til den flate toppen og det var veldig flatt på toppen. Som en litt stor squashbane. Herfra kan vi se utover alle de 18 øyene som utgjør Færøyene og det er fantastisk vakkert.

Til kveldens middag har vi på forhånd bestilt bord på restauranten Koks, en intim restaurant med flere kelnerer enn gjester. Jeg er ikke vant til michelinstjerner på mine middager, så jeg vet egentlig ikke helt hva jeg kan forvente. Allerede på vei inn merker vi at utestemmen og den alt for høye latteren, må tones ned litt (helt til vi glemmer det ut igjen og bare er som vi er).

Første rett er sitronmarinert kråkebolle, servert i skallet sitt, og det må jeg si er

overraskende godt. Vi fikk servert en hvitvin til som var tappet når de fleste av oss gikk i barnehagen, som passet bare helt utmerket til. Resten av maten var også balansert med meget interessant (og nok) drikke til. Så gikk kvelden bare slag i slag med totalt 17 retter, bestående av fermentert lam, albueskjell, regnlav, måkespekk, gridhvalspekk, gjøksyre, saltet torsk, strandkål og en rekke andre lokalt plukkede råvarer.

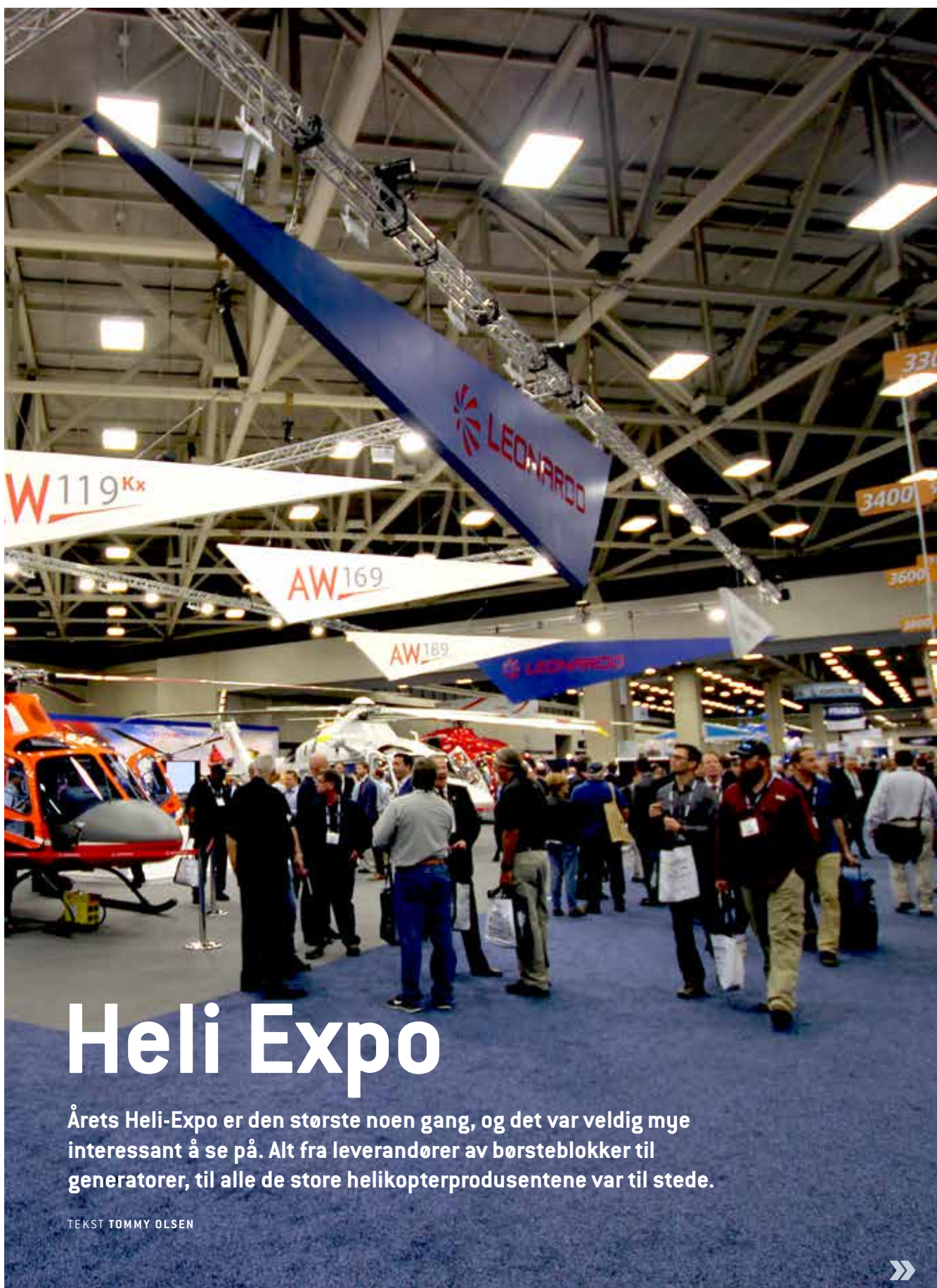
Jeg ble overimponert da kelneren introduserte en rett laget på fermentert torskeskinn med havhestegg inni, helt til jeg ble fortalt at havhest og sjøhest ikke er samme dyret. Men veldig spesielt og godt (ikke alt men det meste, noe av det mest fermenterte fermenteringen kan de få ha for seg selv) og en helt unik opplevelse.

Onsdagen var det færøyske været litt mer normalisert med lavt skydekke, vind og regn, så da passet det bra med hjemreise.

En super tur og jeg gleder meg allerede til neste gang.

Hilsen Silje Festø





Heli Expo

Årets Heli-Expo er den største noen gang, og det var veldig mye interessant å se på. Alt fra leverandører av børsteblokker til generatorer, til alle de store helikopterprodusentene var til stede.

TEKST TOMMY OLSEN





Airbus Helicopters hadde stor stand, men hadde stort sett bare de mindre helikoptermodellene på utstilling opp til H160. Dessverre var ikke H175 utstilt, slik at vi fikk sett på den. AH fokuserte mye på ny type avionikk-system, Helionix, samt supportavtaler som de kunne tilby kundene.

Airbus Helicopters presenterte Helionix på følgende måte:

Helionix is a fully integrated system that cuts the amount of required equipment in half, meaning easier maintenance and a significant weight reduction.

With the situational awareness system in the middle of the instrument panel, the pilot can quickly see a digital display of the helicopter's terrestrial (obstacles, terrain) and aerial (presence of other aircraft) environments. To prevent dangerous situations, the HTAWS (Helicopter Terrain Awareness System) warns the crew well

in advance of any land-based obstacles in the vicinity of the current flight path.

The new avionics system includes a centralized maintenance function that monitors the status of all the helicopter's sub-systems. Troubleshooting can quickly be performed via a ground-based diagnostics tool, and maintenance activities are fully optimized.

The cutting-edge Human-Machine Interface (HMI) displays all flight parameters and flight management data on a single screen. The Part Time Display is a new concept. A summarized version of the flight parameters can be displayed to help the pilot quickly analyze and assess the situation in order to remain fully concentrated on the mission.

Hos Sikorsky var det også stor stand med S-92 SAR som skulle leveres til Sør-Korea som hovedattraksjon. Det ble visst film fra deres siste

nyvinning, inflight Hums monitoring. Dette har vært utviklet i et samarbeid mellom Sikorsky og PHI, der man har live download av Humsdata til bakken hele tiden mens maskinen flyr.

Sikorsky planlegger å tilby denne løsningen også i Nordsjøen, men må få på plass en geostasjonær satellitt først. Dette kan mulig løses gjennom Lockheed Martin, som er deres eier.

Leonardo Helicopters hadde mange helikoptre på display, men den som var mest interessant for oss var AW189. Denne maskinen så veldig bra ut, men hadde lite plass til bagasje.

Specs på AW189 er som følger:

- MTOW: 8,300/8,600 kg
- Powerplant: 2 x General Electric GE CT7-2E1 (2,000 shp class each) with FADEC and built-in particle separator and one APU (60 kW)
- Crew/passengers: 1 or 2 pilots and up to 19 passengers



« Det var svært mange utstyrs-
produsenter til stede. Store
produsenter som GE, UTC Aerospace,
Rolls Royce og Garmin kan nevnes. »

Oil and Gas features

The AW189 is the latest-generation 8.3 / 8.6 tonne, twin-engine helicopter, designed to answer the growing 'offshore' market demand for a versatile and affordable platform.

Belonging to the Helicopter Division Family of products with AW169 and market-leading AW139, mixed-fleet operators can leverage the advantage of a common design philosophy across platforms.

AW189 cabin LEADING FEATURES for Oil and Gas

Large, flat floor space with accommodation for up to 19 passengers (4 rows aligned with emergency exit windows).

Exceeds the airworthiness requirements of the most recent EASA/FAA amendments in the transport category (Part 29), qualifying for the most stringent guidelines of the major OGP companies. The main gearbox benefits from an unparalleled

50 minute 'dry-run' capability. Powered by two GE CT7-2E1 engines, delivering high speed and superior performance in hover and Cat. A

The open-architecture avionics suite includes a fully digital glass cockpit with four 8"x10" displays (AMLCD), a 4-axis dual-duplex digital automatic flight control system (DAFCS) and dual Flight Management Systems (FMS), minimising pilot workload during VFR/IFR flight. Bell 525 Cockpit Bell Helicopters hadde en mockup av 525 på display. Maskinen inneholdt interiør og cockpit, men hardware oppe på «taket» var ikke til stede.

Det mest spennende i år fra Bell var deres konseptmodell FCX-001. Dette er en maskin som Bell ser for seg i fremtiden, og har blant annet ikke konvensjonell halerotor. Maskinen baserer seg på å bruke kun ny teknologi, og det ble kjørt virtual reality fremvisninger inne i maskinen for de som ønsket det. I tillegg til dette spesielle anti-torque systemet som baserer seg på

jet-dyser istedenfor vanlig halerotor, skal også hovedrotorbladene ha variabel geometri. Ut fra modellen som var utstilt vil bladene bli hengslet i den ytterste meteren, og dette gjør at maskinen kan optimaliseres for forskjellige operasjonsmønstre.

Det skal også nevnes at Bell Textron Helicopters har sin hjemmebase i Dallas, og var dermed på hjemmebane. De hadde stor stand, og viste frem mange av sine produkter.

Det var også svært mange andre utstyrsprodusenter til stede. Store produsenter som GE, UTC Aerospace, Rolls Royce og Garmin kan nevnes. Disse hadde store stander, der deres produktlinjer ble presentert.



Når det gjelder helikopteroperatørene var det heller dårlig representasjon. Bristow stilte med en liten stand, som i hovedsak bestod av mennesker som representerte Bristow Flight Academy. PHI var til stede med en liten stand, og det kan nevnes at en AW139 hos Leonardo Helicopters var lakkert i ERA farger.

Når det gjelder CHC, skulle de være representert sammen med Heli-One. Heli-One hadde en stor stand, men den ble i hovedsak brukt til møter, og det var ingen spesielle tegn til at CHC var til stede, utenom at noen av maskinene var avbildet på reklameplakattene.

På utstillingsbiten som omhandlet helikoptre på display, var det mange helikoptre av mindre modeller som Bell 212, Robinson av diverse utgaver, men også større helikoptre som BlackHawk og en Chinook. Det mest eksotiske som var utstilt var nok likevel en MI-24 Hind, som Heritage of Helicopters hadde utstilt.

Dette var en maskin som de hadde «tatt vare på» etter den kalde krigen, og maskinen var registrert som experimental.

Møte med Airbus Helicopters, Régis Magnac og Frode Østnes, Innledningsvis snakket Magnac kort om ulykken, og deres medfølelse.

Han gjorde det klart at når AH snakker om maintenance inkluderer dette også vedlikehold utført på fabrikken, slik at uttalelsene i etterkant av Turøy-ulykken like mye dreide seg om deres vedlikehold, som om det vedlikeholdet som er gjennomført i Norge.

Videre viste Magnac en presentasjon der fremdrift i AH's undersøkelser av havariet. De har forsket en god del på lagrene som brukes i epicyclic, og kommet til noen konklusjoner der. Dette dreide seg i hovedsak om fordeling av krefter i lagerbanen, og disse er forskjellig mellom de lagrene som AH selv produserer og de lagrene som den tyske lagerprodusenten FAG lager på oppdrag fra AH.

Heli-expo er verdens største bransje treff. En utstilling med over 20 000 deltakere fra bransjen, og over 700 utstillere, og over 60 helikoptre på display. Over 100 kurser, seminarer, workshops, og forum. Også et veldig viktig sted for å treffe, og pleie kontakter. Arrangeres hvert år på forskjellige steder i USA.

Møte med Sikorsky, Arne Martin Gilberg, Johan Chr. Stenersen og Alex Sharp.

Sikorsky hadde S-92 SAR maskin på display, og vi fikk en gjennomgang av hva denne maskinen hadde av spesialutstyr. Videre fortalte Sikorsky at de skulle levere maskiner til presidenten i USA, og kom derfor av den grunn til å være i markedet i lang tid fremover. Presidenten bytter deler ved 1/4 av gangtiden, så fokus på aftermarket support er viktig for Sikorsky. Etter de ble oppkjøpt av Lockheed Martin har det også blitt satt fokus på deleleveranse på en helt annen måte enn tidligere. De har i det siste året åpnet flere fremskutte lagre, blant annet



i Aberdeen, Stavanger, Brasil og Australia, for å kunne yte enda bedre service for operatørene som flyr Sikorskyprodukter.

Når det gjelder tail rotor pitch change bearing, har Sikorsky satt i gang et kvalitetskontrollprogram hos leverandøren av lagrene til dette systemet. De har også utviklet en temperaturovervåkingsplugg som skal gjøre det lettere for teknisk personell og overvåke status for lageret. Det vil komme en redesign etter hvert, men dette vil nok ta litt mer tid. Hums overvåkningen av systemet er også endret, slik at alarmer trigges på et tidligere nivå enn før.

Når det gjelder MGB oil filter DPI problematikken, har de fått delene til undersøkelse, og har konkludert med at bypass-ventilen kommer i osilasjon på grunn av at filteret tettet seg veldig kjapt. Det ses på en løsning for dette, men det vil nok også ta tid. Sikorsky vurderer muligheten for gjentakelse som liten, spesielt etter de har lagt ned forbud med å fly med «poppet» oljefilter.

Når det gjelder SAR-autopilot, hadde ikke Sikorsky noen spesielle prioriteringer, men ønsker feedback fra brukerne, slik at de kan forbedre produktet.



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

ÅRETS TEMA:

Closing the gap to fixed wing –
How do we approach the future?
One challenge, many opportunities.



Solakonferansen 2017

TEKST OG FOTO TOMMY OLSEN

Konferansen ble åpnet av ordfører i Sola kommune, Ole Ueland som i første omgang ønsket velkommen og innledet med å fortelle om flyplassens historie, og hvor viktig industrien knyttet til luftfarten har vært for Sola kommune. Flyplassen feirer 80-års jubileum i år. Det fly-tekniske miljøet i området er sterkt, både med vedlikeholdsorganisasjoner og Sola videregående skole. Nye redningshelikoptre er på vei, og disse skal fases inn via basen på Sola. Likevel har den siste tiden vært utfordrende med lav oljepris, og kutt i antall arbeidsplasser. Spareprogrammer foregår, men det kan se ut som pilene begynner å peke oppover igjen.

Odin Leirvåg, styreleder i Solakonferansen, ønsket også velkommen. Han introduserte Solakonferansen, og hvilke mål konferansekomiteen har hatt får årets tema. Leirvåg påpekte at det er klare forskjeller mellom Fixed-wing og helikopteroperasjoner. Er det en kobling mellom komfort og sikkerhet? Finns det store forskjeller mellom utstyr og sikring? Ved ulykker har vi nylig sett at det er store konsekvenser. Flåter settes på bakken, og det er ellers kraftige reaksjoner. Har helikoptre god nok redundans? MGB og rotor-systemene er i liten grad doble med dagens teknologi. Det ser også ut som det er forskjell på fokus fra myndighetene, der noen er opptatt av å være proaktive, mens andre har en mer reaktiv holdning.

Regis Magnac, Vice President Head of operational marketing, Airbus
Magnac snakket om forskjellene mellom fly og

helikoptre. Han påpekte at foredraget ville dreie seg om safety og ikke måtte oppfattes som et kommersielt innlegg. Magnac presenterte mye statistikk, og ba forsamlingen om å være kritisk til fremstilling av tall og statistikk. Han viste eksempelvis at twin engine helikoptre hadde færre ulykker en helikoptre med bare en motor. Likevel var det svært få av ulykkene som var koblet til at man hadde to motorer.

Magnac påpekte også at helikopterbransjen er en mer oppdelt og komplekst sammensatt bransje. Det er ca. 280 selskaper på verdensbasis som opererer fly med gassturbinmotor og over 40 seter. Mens det samme tallet for helikopterselskaper med helikoptre med gassturbin er over 8600. I tillegg opererer helikoptrene i mer utfordrende miljø, og gjerne i mer risikofylte operasjoner.

Larry Timmish, Vice president 525 Sales and Business development, Bell Textron
Timmish tok oss med gjennom utviklingsprogrammet av Bells 525. De har begynt å fly maskinen igjen etter ulykken med første testmaskin. FAA har godkjent maskinen for videre testing, og Bell selv har kontroll på hvorfor maskinen styrtet. De hadde likevel ikke lov til å gå ut med konkrete opplysninger siden NTSB enda ikke har publisert sin endelige rapport.

Helikopteret Bell 525 er bygd på en generell plattform, slik at det er lett å omkonfigurere maskinen til forskjellige roller. Maskinen har triple systemer, og redundans er derfor oppnådd

i meget stor grad. Videre har maskinen et MSG-3 maintenance program, noe som gjør maskinen veldig vedlikeholdsvennlig. Test og utviklingsprogrammet forventes å ende opp i sertifisering i slutten av 2018, eventuelt begynnelsen av 2019. Bell har satt i gang produksjon av 5 maskiner som kan leveres til kunde, slik at man kan levere et ferdig produkt, med en gang sertifiseringen er på plass.

Simon Gharibian, Director fleet management, supportability and training, Sikorsky
Sikorsky viste en film om S-92. Programmet rundt S-92 er velutprøvd, og de fokuserer mye på forbedringer av både maskin og aftermarket support. Dette er viktig for kunder som allerede opererer maskinen, for å forhindre unødvendig nedetid. Her har Sikorsky gjort tiltak som å åpne eget lager på Sola, samt utvikle HUMS systemet slik at dette er på vei til å bli FAA sertifisert. I praksis vil dette bety at Sikorsky vil kunne bruke HUMS data for å overvåke komponenter og forlenge vedlikeholdsintervaller. De har også sett på planleggingsverktøy for pilotene. Maskinen kan nå sende data til pilotenes iPad 'er, slik at det går raskere å planlegge. HUMS-data vil også kunne lastes ned kontinuerlig via satellitt.

Kveldens program ble gjennomført hos Falck Nutec i Stavanger, der deltakerne fikk se «Dunker training» i praksis, og fikk også se diverse redningsutstyr på nært hold.

DAG 2

Heidi Wulff Heimark, Area Manager, Bristow Norway

Heimark snakket om tillit, og hvem man har tillit til. Hun så på kundeforhold og hvordan kjøpekraft og sikkerhet påvirker anskaffelser innenfor helikopterbransjen. Fokus for Fixed-wing hos passasjerer er kanskje mer dreid mot pålitelighet, mens hos helikopteroperasjonene er det mest fokus på sikkerhet? Til slutt i foredraget ble det påpekt at alle har et felles ansvar for å bygge tillit.

Kristin Færøvik, Styreleder, Norsk Olje- og gass

Færøvik snakket om ambisjonene i bransjen. Det skal være like trygt å fly helikopter offshore, som å fly vanlige fly. Generelt sett dreide foredraget seg stort sett om forholdene innenfor olje- og gassbransjen, med en lav oljepris og økt konkurranse. Om Norge stenger kranene er det andre som vil overta, og man må derfor heller fokusere på hvordan man skal få opp ressursene, enn å tenke på hvordan man skal forby olje- og gassnæringen. 50% av antatte ressurser er enda ikke hentet opp, og man må derfor se positiv på fremtiden. Suksess i Barentshavet er viktig for Norge i årene fremover.

J.J Gerber, Operations service manager, Cougar Helicopters

Gerber fortalte om Cougars operasjoner i New Foundland. Det er lange avstander og vanskelig klima. De lengste turene er mellom 280-300 nautiske mil fra land. Operasjonene er sammenlignbare med hva vi forventer å begynne med i Barentshavet, og fuel ble påpekt av Gerber som viktig. Har man med nok eller tilgang på fuel, har man også opsjoner til å gjøre mer. Han henstilte derfor helikopterprodusentene til å fokusere på dette, eventuelt få opp flyge hastigheten. Sistnevnte vil også redusere eksponeringstiden, noe som er gunstig både med tanke på sikkerheten direkte, men også med tanke på hva man må planlegge på i forhold til endrede klimatiske forhold.

Regis Magnac, Vice president operational marketing Airbus Helicopters

Viste film om EC225, der man forklarte hva som gikk galt i Turøy-ulykken. Maskinen opereres nå i offshoretransport i Vietnam og Kina (15 maskiner). Videre fullførte Magnac resten av presentasjonen fra dagen før, der han viste flere interessante statistikker. Det ble blant annet presentert at gjennomsnittlig alder på vanlige fly er 10 år, mens for helikoptre er levealderen 40 år. Dette mente Magnac hindret muligheten for å utnytte ny teknologi, og burde vurderes som et argument for å skifte ut gamle helikoptre.

Ørnulf Lien, Inspector flight operations CAA Norway and representative Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

Lien presenterte SF, og gjennomgikk forumets arbeid det siste året. Dette dreier seg i hovedsak om Turøy-ulykken og RTS for EC225, HOF0 implementering, operasjoner i Barentshavet og innføring av kontrollert luftrom med ADS-B. Forumet har i løpet av året fått eget medlem i EASA Rotorcraft Sectorial Committee, noe som har stor betydning for internasjonal påvirkning. I tiden som kommer skal forumet arbeide med ny forskrift for nasjonal HOF0. Det allerede startet en egen arbeidsgruppe som skal ta seg av dette, og innspillet fra denne gruppen til Luftfartstilsynet skal være ferdig til jul. SF er veldig fornøyd med regjeringens avgjørelse om å ikke innføre HOF0 på kontinentalsokkelen, fordi dette er i tråd med forumets anbefalinger.

I tillegg til dette jobber forumet med gjennomgang av anbefalinger fra HSS-3B og andre tidligere studier. I hovedsak dreier dette seg om sjøgang, plassering av pax, formalisering av NOROG-066 og arbeidsmåte i SF.

John Arild Gundersen, konstituert styreleder NOROG aviation forum

Gundersen orienterte om status for arbeidet i NOROG aviation forum. Det jobbes med tiltak i forhold til anbefalingene fra HSS-3B.

En ny sikkerhetsstudie, HSS-4, diskuteres nå, og en forstudie i den sammenheng vurderes. Gundersen deltar i nasjonal HOF0-gruppe i SF. Han påpekte at forskning er viktig og oppfordret til å støtte opp om dette. Angående operasjoner i Barentshavet ser man på erfaringer som er samlet inn de siste årene. Nødvendige tiltak vil bli satt i verk ut fra det man har oppdaget som mangelfullt.

Thor Gunnar Johansen, Senior manager Technical services, CHC

Johansen drøftet forskjellene mellom fly og helikopteroperasjoner. Han påpekte at helikopteroperasjonene er mer følsomme og har et mye mindre volum enn operasjoner med fly. Dette gjenspeiles hos produsentene der antall produserte individer å fordele kostnadene på er utfordrende. Når det gjelder teknologi har helikopterindustrien enda en del å overføre fra flyindustrien. Gold Care avtaler for vedlikehold og drift er mer vanlig for fly, og gir en bedre forutsigbarhet når man skal forhandle avtaler om pris med kunder.

Frode Steen, professor i økonomi, NHH

Steen snakket om generelle økonomiske driftsvilkår for luftfarten. Han snakket om koblinger mellom antall reisende og oljepris, der man kan se at det til en viss grad finnes sammenhenger. Det vanskelige er å spå hvilken vei oljeprisen vil gå. Steen snakket videre om nye forretningsmodeller, der man kan tenke seg å fordele risiko på en annen måte enn man gjør i dag. Man kan for eksempel selge billetter istedenfor å inngå lange og middels lange kontrakter mellom helikopterselskapene og oljeselskapene. Til slutt snakket han om konkurranse i forhold til innovasjon. Det er gjort en del forskning på temaet, og det viser seg at innovasjon og konkurranse henger sammen som i en U-kurve. Dette betyr at for lite og for mye konkurranse er lite drivende for ny innovasjon, mens «passelig» konkurranse er det mest gunstige i forhold til å drive innovasjon fremover kjapt.



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Carl Rego, NPF



Øivind Solberg

Carl Gilbert Rego, Kaptein Bristow Norway og representant for Norsk Pilotforening

Rego presenterte NPF, som er blitt Nordens største pilotforening. Det er 1600 medlemmer totalt, mens ca. 200 av disse er helikopterpiloter. Han snakket videre om samarbeid mellom fagforeninger og selskapene i vanskelige tider, og hvor viktig det er at man faktisk samarbeider.

Henrik Fjeldsbø, HMS-rådgiver, IE

Fjeldsbø presenterte IE og spesielt IE's helikopterutvalg. Han snakket kort om statistikk der 218 er omkommet ved helikoptertransport offshore fra 1973 og frem til i dag i Norge og UK. Dette mente Fjeldsbø vi må lære av, slik at vi kan forbedre statistikken. Videre snakket Fjeldsbø om HOF0, og hvilken betydning det har for operasjonene at regjeringen har valgt å si nei til regelverket. Fjeldsbø nevnte NHF som en svært viktig samarbeidspartner i arbeidet med HOF0. Helikopterutvalget har jobbet målrettet sammen med helikopterprodusentene, for å få frem bedre løsninger for passasjerene.

Videre påpekte Fjeldsbø at fakta, kompetanse og erfaringer bør legges til grunn for beslutninger i tiden som kommer. Det vil være nødvendig å legge ned mye arbeid i å modernisere norsk forskrift, som en følge av at man har sagt nei til HOF0. Regelverket må skinne, slik at vi fortsatt kan være verdensledende innen helikopteroperasjoner offshore.

Fjeldsbø snakket avslutningsvis om utfordringen med å operere med en helikoptertype etter Turøy-ulykken. Beredskap og redundans er sentrale momenter som må sikres. Angående ny sikkerhetsstudie støttet også IE mer forskning, om ba om at opplevd sikkerhet må få større fokus i de neste studiene som kommer.

Pål Hengebøl, Manager flight operational department of environment, Avinor

Hengebøl snakket i hovedsak om støy fra helikopter og hva Avinor gjør for å unngå å belaste befolkningen i nærheten av flyplasser med helikoptertrafikk unødvendig. Nye innflygningsruter basert på PBN er utviklet for flere flyplasser, og man jobber kontinuerlig for å få dette på plass flere steder. Hengebøl rettet en pekefinger mot helikopterprodusentene, når det gjelder reduksjon av støy. I forhold til flyprodusenter har ikke helikopterprodusentene gjort like mye for å redusere støy fra nye modeller. Å få reduksjon i støy vil både hjelpe på miljøet, omdømmet til bransjen samt direkte eksponering.

Dana Fiatarone, Vice president Commercial systems and services, Sikorsky

Fiatarone viste en video om Sikorsky-organisasjonen og S-92. Han snakket om hva Sikorsky gjør for å senke stressnivået for operatørene, og dette går i hovedsak på å hjelpe med planlegging. Dette involverer i hovedsak åpning av lager på Sola, for norske operasjoner. Videre tok Fiatarone en gjennomgang av hvilke områder som er blitt forbedret for S-92, og la spesielt vekt på at de

jobber med å få HUMS systemet FAA sertifisert. Dette betyr at systemet i større grad kan brukes for å forlenge vedlikeholdskrav.

Roberto Garavaglia, Senior Vice president, competitive analysis and strategy, Leonardo

Garavaglia presenterte Leonardo og deres produkter. Han gikk gjennom spesifikasjonene for AW139, 169 og 189. I tillegg til dette presenterte han AW609, som er Leonardos tiltrotmaskin. Kveldens program ble gjennomført hos Bristow Norway.

DAG 3

Gretchen Haskins, CEO HeliOffshore

Haskins snakket om hvor viktig det er å sørge for at man oppnår resultater «nede på gulvet». Klarer man ikke det, er det vanskelig å endre vesentlig på operasjonene. Det er viktig å finne ut hva som fungerer og hva som ikke fungerer, slik at man kan overføre best practices til andre operasjoner verden over. Trening er viktig, og standardisering av prosedyrer har man mye å tjene på. HeliOffshore jobber for å drive frem sikkerhet i fellesskap.

Dag Falk-Petersen, Konserndirektør, Avinor

Falk-Petersen snakket i første omgang om siste års ulykker. Det er har vært både ulykker innen GA, men også en stor ulykke innenfor helikopter offshore. Olje- og gassproduksjonen har ført til at norsk økonomi har fått et gigantisk løft. Dette har ikke vært mulig uten helikopter som transportmiddel. Falk-Petersen dro videre frem individet i operasjonene, og snakket om hvor viktig hver enkelt er for en sikker operasjon. Videre henstilte han alle til å tenke gjennom at endring av det vi har, bør vurderes nøye, før man gjør endringer. Spesielt med tanke på HOF0. Falk-Petersen mente at avgjørelsen med å beholde nasjonalt regelverk er bra, og om man greier å bygge på med nytt oppdatert materiale blir dette veldig bra. Videre snakket Falk-Petersen om åpning av ny terminal på Gardermoen. Flyplassen er navet i norsk luftfart, og har blitt en suksesshistorie. 30 milliarder kroner er investert siden Falk-Petersen begynte i Avinor, og man har klart å bygge ut planlagte prosjekter både på tid og innenfor oppsatt budsjett. Avinor har også redusert avgiftene. Videre snakket Falk-Petersen om utbygningen av Remote Towers, samt innfasing av bio-fuel. Dette ble påpekt som svært viktig for å føre luftfarten videre, på både en moderne og effektiv måte.

Lars Kobberstad, Luftfartstilsynet

Kobberstad snakket om omstruktureringen Luftfartstilsynet har vært gjennom. Endringen fører til at vi har fått et mer robust tilsyn. State Safety Programme (SSP) er signert, og man har et mål for offshore helikopter frem til 2021 på 0.0 ulykker.

Det man ser at det gjøres veldig mye riktig innenfor operasjonene med offshore helikopter i Norge, men det er viktig å ikke legge seg tilbake nå, men å jobbe målrettet videre. Den nye tilsynsmo-dellen, skal blant annet bestå av mulighet for å

utarbeide en risikomodell for hvert tilsynsobjekt Luftfartstilsynet fører tilsyn med. Dette hjelper tilsynet med å føre bedre oversikt over risiko, og begrenses ikke lengre av kun å sjekke om tilsynsobjektet er i henhold til regelverksparagrafene. Kobberstad føler at Luftfartstilsynet har godt gehør innad i EASA, likevel om vi ikke har stemmerett. Han inviterte til slutt til Luftfartskonferansen, som skal være 31. januar 2018.

Ketil Solvik-Olsen, Samferdselsminister

Solvik-Olsen innledet med å snakke om luftfartsbransjen, og hvor viktig denne er for Norge. Både vanlige fly og helikoptertrafikken er svært viktig for at Norge skal fungere, og man bør derfor tilpasse operasjonene, slik at vi kan leve med dem også i fremtiden. Ministeren snakket om at det er viktig å ha et luftfartstilsyn som greier å følge med. Selv om ansvaret for sikkerheten i operasjonene ligger hos den enkelte operatør, må man ha et tilsyn som klarer å følge med på at operatørene følger regelverket. Tilsynet må altså ha mulighet for overblikk og innsyn. Bemanningsbyrå må også følges opp.

Luftfartsbransjen skal også ha mulighet til å tjene penger. Dette er både legitimt og nødvendig. Ministeren har mer tro på å legge til rette og stimulere til utvikling av bransjen enn å gjennomføre forbud. Man må løfte opp standarden, istedenfor å forby og harmonisere ned. For helikopteroperasjonene er det viktig å beholde SF og nasjonale regler. Derfor har regjeringen etter lange vurderinger bestemt seg for å si nei til HOF0. Reglene er isolert teknisk gode, men Regjeringen har valgt å høre på bransjen og holde på nasjonal kontroll og nasjonale regler. Regelverket må likevel fornyes, og man skal oppdatere forskriftene med samme tidsramme som innføring av HOF0 ellers i Europa. Fortsatt krav til norsk AOC sikrer både norske arbeidsplasser og er helt legitimt for å beholde kontroll med operasjonene.

Solvik-Olsen snakket videre om dronebransjen som en spennende bransje i utvikling. Sikkerheten innen disse operasjonene skal ivaretas og være uavhengig av økonomi. Solvik-Olsen fikk spørsmål fra salen om han har fått noen negative tilbakemeldinger fra EU angående Norges nei til HOF0. Det kunne han bekrefte at vi ikke har fått enda, og han mente at dette ikke kom til å bli noe problem heller.

Torbjørn Lothe, administrerende direktør, NHO Luftfart

Lothe snakket om at vi ikke er alene i luftfartsbransjen og at utviklingen går videre uansett hva vi foretar oss her i Norge. Vi kan derfor velge om vi vil bidra eller ikke. Konkurransen innen luftfarten er svært tøff. Vi må derfor være åpne for nye endringer og nye businessmodeller. Sosiale forskjeller, som pensjonsordninger, ansettelsesformer, forsikringer etc., er svært forskjellige mellom de forskjellige landene, og rettfærdig konkurranse er derfor vanskelig. Hvordan man skal kompensere for høyt kostnadsnivå, med økt effektivitet vil være nøkkelen i tiden som kommer.



Med ny SAR maskin

LN-0QR OVER

ATLANTEREN

CHC Helikopter Service A/S (CHC HS) har fått kontrakt med Statoil på 2 stk S92A AWSAR helikopter for SAR tjeneste på Statfjord B og SAR Sola. »

TEKST OG FOTO BJØRN-KATO NESSE



På denne hytta overnattet vi sammen med andre. Det var ikke hotellrom ledig.



LN-00R testes før den blir overtatt av CHC Helikopterservice.



En pause på Kuujuaq airport



Vestmannarøy

Disse to helikopterene er de første som blir levert fra Sikorsky med en kombinert tilbringer cabin og en SAR kabin, dette i henhold til Sikorsky sine uttalelser.

Undertegnede, Bjørn-Kato Nesse og Sigbjørn Tjessem fra Part M i CHC HS reiste over til Coatesville i Pennsylvania en uke før acceptance. Primært for å gjennomgå all ny dokumentasjon men også for å legge til rette for en prosess som gjorde at vi kom av oss gårde til Norge så fort som mulig etter at acceptance var over. I tillegg så hadde vi hjelp fra Ronnie Knox fra CHC i Canada som la inn alle komponenter i vedlikeholds programmet vårt.

Normalt så har man fraktet A/C til Norge enten med båt eller med store transportfly, men av forskjellige årsaker så ble det besluttet at vi skulle ferry fly disse to A/C til Norge. For at vi skulle få en enklest mulig tur over dammen,

så fløy Sikorsky maskinen litt mer enn man i USA har tradisjon for, slik at de kunne ta alle torque stabilization checks før avreise.

I den forbindelse så ble A/C brukt til å hente presidenten i Sikorsky med hans stab. De skulle på besøk på fabrikken i Coatesville, men fikk snag med business jeten som skulle hente de i Stratford. Da ble vårt A/C brukt og det var en strålende fornøyd president som landet på fabrikken.

Når Acceptance startet kom pilotene Jørgen Staffeldt og Torgeir Espedal over for å teste A/C. Flight testene gikk veldig bra og vi var veldig fornøyd med å få testet ut de "nye" SAR modes.

Sluttprosessen i acceptance er det "advokatene" som styrer og vi venter bare på de riktige dokumenter slik at vi kan få A/C over på norsk registrering.

For å få et midlertidig registreringsbevis måtte vi til den Norske Ambassade i Washington. Med god hjelp fra personell i Luftfartstilsynet i Bodø, fikk vi ordnet dette og da var det bare å vente på Permit to fly fra FAA i USA og TCA Canada.

DAG 1

Hjemturen startet. Like etter lunsj kom den siste godkjennelsen fra FAA og vi kunne starte på den lange turen hjem til Norge med nytt helikopter, hvis vi er heldige med været så er vi kanskje på Sola til helgen. Første etappe fra Pennsylvania til Québec i Canada gikk fint.

DAG 2

Ferden startet med sol og over 20 grader i Québec city, etter noen timer kom det litt regn og så lavt skydekke, men kom oss fram til Kuujaag, en liten plass med 2600 fastboende. Håper vi kommer oss videre i morgen, men værmeldingen er ikke den beste.



Grønlandsisen



Innflyging Kulusuk på Grønland



Presidenten i Sikorsky med sitt team

DAG 3

Etter å ha sjekket værmeldinger opp og i mente ble det tur fra Kuujaag til Iqualit, på grunn av dårlig vær på Grønland så ble det overnatting her. Litt etter skjema så håper vi å sette våre ben på Nuuk i Grønland i morgen.

DAG 4

På grunn av dårlig vær på Nuuk på Grønland ble det Søndre Strømfjord litt lenger nord på Grønland. På vår ferd over "fjorden" i nesten 4 timer var det mye is, men vi kom fram til 20 grader i Søndre Strømfjord. Når vi i går ankom Søndre Strømfjord så var alle hotellrom opptatt pga værutfordringene de siste dager. En stor takk til Per i Grønlandsfly som ordnet med overnatting for oss på en privat hytte.

DAG 5

Etter tett dialog med værtjenesten på Grønland så ble det tur tvers over innlandsisen i et

fantastisk vær. Tåken letta i Kulusuk og etter refueling gikk turen til Reykjavik på Island.

DAG 6

Siste dag på turen blei en dag uten å måtte tolke værmelding grundig. Litt skyer på Island, men en flott sommerdag på Færøylene og litt solskinn på Sola der vi ble godt mottatt. En fantastisk tur og en stor takk til pilotene Jørgen og Torgeir for god og sikker tur. Ett minne for livet.

I løpet av de 3 første ukene etter hjemkomst Sola, har vi utført PDM (post delivery modification) arbeid og fløyet 50 timer trening. Maskinen var på vakt for Statoil allerede 26. August, nesten en uke før planlagt oppstart.

PS! Og så er vi i SAR teamet veldig fornøyd med helikopteret.

Lykke til med SAR maskinen alle sammen!

- 30 ÅRS JUBILANT -

30 år i bransjen som helikoptervasker

Alle kjenner vel «helikopter Berit»? Hun kommer som regel inn dørene når det nærmer seg slutten på dagens flyprogram. Smilende og hyggelig og sjelden og aldri borte fra jobb.

Berit Sandstøl sørger for at det er rent og pent etter ivrige svarte fingre har tatt på interiøret, og sørger for at passasjerene våre alltid har rene headset.

Støvsugeren på slep, og gjerne ei lampe for å lyse opp i kabinen. Berit begynte på Forus hos Helikopter Service AS, og tok innvendig vask på deres Boeing 234 helikoptere. Siden flytta HS til Sola, og Berit fulgte med. Idag vasker hun hos begge de store selskapene, CHC Helikopter Service og Bristow Norway.

Når jeg spør hva hun liker best med jobben, er det friheten til å justere tidene som det passer henne.

Hun syns også at det er hyggelig å møte alle de kjekke som jobber på teknisk. Hun har hatt gleden av å delta på flere av julebordene i Bristow Norway og trekker dette frem som høydepunkter i karrieren. Det er mange år siden hun vurderte å begynne å jobbe dagtid. Det var da ungene var små.

6 unger har Berit fått, og ikke synes det på denne spreke dama! Alder? Det spør man ikke damer om!

Hun har også fått tre barnebarn, og nummer 4 er på vei. Vi er glad for å ha Berit hos oss, og hun tenker ikke gi seg med det første.

"Er helse god, er allting godt."

En stor honnør til en trofast helikoptervasker!



FOTO LAILA VERONIKA JONASSEN

Livet på barnehjem i Ghana

Etter 10 uker som frivillig på dette barnehjemmet i Ghana i 2014, skulle vi endelig i år få treffe igjen alle barna som vi var blitt så glade i. En datter kom inn i livet vårt i 2015 og snudde alt på hodet, så det drøydde litt lenger enn planlagt kan man si. Vi hadde ikke mulighet til å ta med sønnen vår Elias denne gangen, så det var bare min mann og jeg som skulle på besøk.

Noe av det siste vi gjorde før vi dro i august 2014, var å kjøpe en tomt til familien som driver barnehjemmet. Der var da planen at de skulle bygge sitt eget barnehjem, og ikke lenger være avhengig av å leie hos noen andre. De hadde stadig trusler om å bli kastet ut, og husleien er en evig kamp når man ikke har faste inntekter. Siden 2014 har vi hatt sporadisk kontakt, og i månedene før vi reiste ned igjen, sendte vi litt

penger til mat og medisiner som de sårt trengte. De sendte noen dårlige mobilbilder innimellom, og sendte hilsener rundt høytider med ønske om at vi skulle besøke dem igjen. Vi bestemte oss for å besøke dem i april i år, og satte i gang med innsamling av penger fra venner og kjente noen uker før avreise. Vi diskuterte litt frem og tilbake med dem der nede hvor pengene kom best til nytte underveis.

Vi foreslo å installere brønnpumpe i brønnen til ekteparet som driver barnehjemmet, da mye tid for dem og frivillige går på å bære vann og vaske klær for hånd. De var veldig frem og tilbake med om dette var bra eller ikke, og etter mye diskusjoner til og med dagen før avreisen, ble vi enige om å ta en runde der nede og avgjøre ting da. Få dager før dette besøket, fikk jeg ei venninne som bor i Accra, til å kjøre opp til denne lille landsbyen for å ta litt bilder. Vi så av bildene at kjøkkenbygget på leietomta var kommet opp, og at det var kommet til enda 3 unger i flokken. Vi

så også et bygg på flere av bildene, og det viste seg at tomta vi kjøpte til dem nå var bebygget! Ikke et ord fra dem om dette hadde vi hørt, de ville overraske oss var beskjeden.

Omsider ankom vi stedet min sønn Elias og jeg bodde i 10 uker. Ikke mye forandring å se bortsett fra forfall. Takene var svært dårlige. Det samme var de på leietomta. Forferdelig uvær to uker før vi kom ned, hadde revet taket av flere hus i landsbyen, og de var glad de enda hadde tak tross alt! Deretter kom turen til å se den nye tomta for å få status. Bygget var reist, taket var tett, og alle vegger utvendig var ferdig pussa. Det var et flott bygg, og gode løsninger med sovesaler og egne rom for de som skulle passe dem/frivillige. Septiktank var nedgravd og klar til bruk.

Etter besiktelsen, satte vi oss sammen med vår venninne fra Accra for å diskutere hvordan vi kunne hjelpe dem. De hadde ønskene klare: Putt alle midlene inn i det nye barnehjemmet.





1.

2.

4.

3.

40 000 norske kroner hadde vi med oss, og det er ikke akkurat nok til å utføre mirakler. Vi foreslo at de skulle bruke halvparten til mat, medisiner, uniformer og ellers andre ting ungene måtte trenge, men de ville absolutt bruke alt på nybygget.

Følgende var planen:

- 2 utvendige toalettrom
- 2 utvendige baderom
- Inngjerding av tomta (mur)
- Takhimling i sovesalene hvis der var mer til overs.

Etter at vi oppnådde enighet om dette, skulle de sette i gang med graving dagen etter. Endelig kom turen til å besøke ungene! De var alle samlet og kom ropende mot oss da vi gikk inn porten. «Ma Laila, Daddy Rolf!!» Litt skuffelse blant noen av guttene da Elias ikke var med oss denne gangen. Det ble mye klemmer og kos før vi kunne få samle dem og gi dem gaver vi hadde tatt med oss. 5 bagger med gode kvalitets-sko fra Norge, samt fotballtrøyer til alle sammen. Alt var samlet inn via venner på Facebook i ukene før vi dro. De jubla! Alle fikk velge sitt eget par, og utrolig nok ble det lite og ingen krangel om hvem som skulle ha hva. Enda to bagger var til overs med sko da alle hadde fått hver sitt par. Nå skulle de få gå med sko så ofte de ville.

Etter utdelingen var over, og roen hadde senket seg, spurte vi hva de aller mest hadde lyst å gjøre. Svaret kom nesten i kor: «Go to the park!» Det viser seg at siden vi dro, hadde de vært svært lite på den gressmatta de kaller park. Med andre ord: De tilbringer stort sett tiden innenfor gjerdet på barnehjemmet hvis de ikke går på skolen. Dette syns vi var tragisk å høre, og under oppholdet vårt,

lovt de voksne oss at de skulle få en tur i parken minst en gang i uken. Vi bodde litt i Accra og litt i Akwatia under dette forholdsvis korte besøket. Vi tok ungene med til parken så ofte det lot seg gjøre i heten eller regnet, og avsluttet selvfølgelig med felles middag og «party» som sist.

Baderommene og toalettrommene ble nesten ferdige under det korte oppholdet, og graving, støping og bygging av gjerdet rundt tomta var godt i gang. Det dukket selvfølgelig opp flere problemer under arbeidet, hallo! Dette er jo tross alt Afrika! Under gravingen av det som skulle bli gjerde, havnet de i krangel med noen naboer. Tomta hadde stått så lenge brakk at de hadde tatt seg friheten til å sette opp et skur, og gjerde inne mye av det som var barnehjemmets tomt. Saken ble ikke løst under vårt opphold.

Under oppholdet vårt jobbet vi sammen med vår venninne i Accra for å se på muligheter for å få inn flere midler. Jeg fikk en gledelig melding av Bristow Norway AS hvor jeg jobber: De var villige til å matche inntil 2500 dollar av mine innsamlede midler! Dette skulle vise seg å være lettere sagt en gjort. For å få disse midlene, måtte jeg fremskaffe en hel liste med ting: Organisasjonsnummer, styrets sammensetning, vedtekter, regnskap, ja, lista var lang som et uår. Dette var Ghana. Ingenting annet enn et papir som sa at de tilhørte en stiftelse i Ghana var å få tak i. Verdt null.

Hva kunne vi gjøre da? Lage en norsk stiftelse? Tanken vokste og vi begynte arbeidet med å se på mulighetene imens vi var i Ghana, og dette arbeidet tok vi med oss hjem:

1. Barna har akkurat fått nyheten om at mine venner og kolleger sender masse penger for å hjelpe dem.
2. Paw var mye syk før han fikk operert bort brokken sin.
3. Det nye barnehjemmet er reist!
4. Avslutningsfest med leker og langbord

En grafisk designer hjalp med navn og design på FB sider, vi brain-stormet på hvordan vi kunne selge produkter og andre ting som kunne gi mere stabile midler til barnehjemmet utenom en årlig innsamling som nå. Dette så bra ut!

Regnskapsfører og revisor som kunne stille «probono» jaktet vi på, men så kommer beskjeden fra Stiftelsestilsynet: Vi måtte inn med 100 000 i startkapital i Stiftelsen! Ikke hadde vi muligheten til dette, så vi jobbet videre med om dette kunne omgås på noen andre måter. Det kunne det. Vi trengte «bare» å få sendt opp kvitteringer på investeringene som var gjort på denne tomta. Her stoppet det opp. Det var ingen forståelse i Ghana for at vi måtte få DHL til å hente kvitteringene hjem hit, verifisere dem og sende dem ned igjen. Det er ikke slik ting foregår fikk vi beskjed om! «This is Africa» sitter vi igjen med. Selv da vi forklarte at dette kan umiddelbart gi dem 2500 dollar fra Bristow og mere senere, fikk vi ingen respons. Så ble det stille om denne saken 15.

Juni. Jeg har prøvd å ringe dem flere ganger, men de svarer ikke. Denne saken er tydeligvis ferdig diskutert!

Rykk frem til start: På bakgrunn av dette har vi bestemt oss for at vi kommer til å reise ned årlig så ofte vi har anledning, og ta med midler som kan hjelpe ungene videre med det nye barnehjemmet slik vi har gjort til nå. Det enkleste er ofte det beste viser det seg, iallfall i Afrika!

Etter vi kom hjem til Norge med telefonen full av bilder og minner fra dette oppholdet, fikk jeg en telefon fra Hundvåg fotball: De har donert 6 fulle bagger med fotballtrøyer, shortser, fotballsokker, keeperutstyr og jakker! Ungene har spurt etter like drakter, og nå får de lagtrøene til Elias! Vi er venner på FB, og sender litt bilder frem og tilbake. Diskusjonen om en stiftelse kan kanskje tas opp igjen når vi ankommer Akwatia neste gang. Da skal vi ta med ungene våre også.

Våre tanker går ofte til «ungene våre» i Akwatia, og vi kommer ikke til å skuffe dem!

Tuusen millioner av takk til alle dere som har støttet og støtter oss med bidrag enten det er penger, klær og sko. Vi skal oppdatere dere etter hver reise, og jeg kommer nok til å be om hjelp av dere igjen.

Støtte til prosjektet kan sendes på VIPPS til 93070850: Merk : «Barna i Ghana»
Eller kontonummer 3201.4074.847

Hengerlappen!!

Alf Hoff Trafikkskole tilbyr nå
NHF-medlemmer opplæring for
førerkort klasse B96/BE
til spesialpris:

B96: kr 4.990,-

BE: kr 5.990,-*

*inkluderer all obligatorisk opplæring, evt kjøretimer kommer i tillegg med kr 750,- pr time
Gebyrer til Vegvesenet ikke inkludert.

For bestilling, ta kontakt pr: (oppgi kode; NHF tilbud)

Tlf: 51 58 95 00

Mail: alf-ho@online.no

OFF. AUT. TRAFIKKSKOLE

ALF HOFF

Innehaver: Frode Hoff



Klar til kokkekamp!



NHF styret



Leder NHF, Øyvind Strøm og leder NFO Andreas Sundt

Årets representantskapsmøte

HUMMEREN HOTELL 24.-26. FEBRUAR TEKST OG FOTO ØYSTEIN GJENGEDAL

Det hele startet med at forbundets leder Øyvind Strøm ønsket velkommen på vegne av styret.

Etter det var det klart for en info runde fra de forskjellige lokalforeningene, noen jobber mye med oppsigelser/permutteringer mens andre har høy aktivitet og ansetter. De fleste kjemper for å beholde inngåtte avtaler. Det er også stor forskjell i forholdet til ledelsen i de forskjellige bedrifter.

To innkomne forslag fra medlemmene/lokalforeningene. Disse ble presentert av forslagsstillere slik at årsmøtet fikk en god diskusjon om disse. Begge går på hvordan forbundet skal drives videre.

Gjennomgang av prinsipp og handlingsprogram
Gruppearbeid og gjennomgang av gruppenes arbeid før gruppelederne gikk sammen for å sy det sammen til nytt prinsipp og handlingsprogram, klart til godkjenning under lørdagens møte. Prinsipp og handlingsprogrammet skal formelt godkjennes av representantskapet og er det dokumentet representantskapet vil at styret skal jobbe etter kommende periode. Dette er tilgjengelig på nettsidene våre.

Årsmøtet Lørdag

Gjennomgang av dagsorden og rapporter fra styret. Litt diskusjon om hvordan vi skal bruke midlene vi har på info. Blad eller nett, hva skal vi

prioritere. Årsmøtet ønsket å beholde bladet, så får det heller være at noe kommer på nett først og samme artikkel kommer i bladet senere. Utdanning sliter med at for få melder seg på kursene som blir satt opp, to kurs som var for alle medlemmene ble kansellert i fjord pga for få påmeldte. Ett kurs for tillitsvalgte ang nedbemanning ble gjennomført.

Tommy hadde en lengere utredning/oppdatering om HOF0, og som vanlig viser det hvor viktig den jobben er. I gjennom AEI har NHF fått en plass i "Rotorcraft Sectorial Committee" som er en working group i EASA. Denne gruppen skal komme med innspill fra industrien til EASA Safety Risk Management Process.

Regnskap og andre faste poster ble gjennomgått og forklart uten de store diskusjoner. Styret fikk i oppgave av representantskapsmøtet å utrede hvordan forbundet skal drives videre. Dette er forankret i prinsipp og handlingsprogrammet som ble laget på fredagen og godkjent under årsmøtet.

Årets sosiale event var kokkekurs. Deltagerne på representantskapsmøtet ble delt inn i grupper og Hummerens fiskesuppe stod på menyen. Hotellet hadde klargjort råvarene så det var bare å gi gass. Konkurransenstinkt våknet i de fleste, noen ville lage suppen raskest mulig mens andre var mere nøye. Uansett smakte suppen meget godt (faktisk bedre enn den vi fikk til forret under middagen)



Rolf Bergstrøm, kan mer enn å skru på helikopter.

Under middagen ble det utdelt tre NHF INFO kniver som takk for bidrag til bladet vårt. Da er vi oppe i ti som har fått/skal få en Leatherman Skeletool CX, så det er bare å komme med bidrag.



Leatherman Skeletool tildelt Andreas Sundt, Frøde Bjelland og Jostein Voll for sine bidrag til NHFNYTT

Paris Air Show 2017



▲ Airbus A380 viste seg frem under Paris Airshow.

◀ NH90, helikoptret som Norge har bestilt til Kystvakten.

◀◀ Her er store og små bedrifter som er involvert i sivil, militær luftfart og romfartsindustrien er samlet på ett sted.



◀ AW HERO, drone med 4m rotordiameter. 90Kts max cruise speed og 10.000ft max høyde. Kan operere i 6 timer med 35 kg last.

Paris Air Show 2017

OPPLEVD AV BJØRNAR SKJØRESTAD, ERIK TAKSDAL OG OSKAR LAHMEYER

Paris Air Show er en messe med fly oppvisning, der de fleste store og små bedrifter som er involvert i sivil, militær luftfart og romfartsindustrien er samlet på ett sted. Der de presenterer og viser frem fremtidens teknologi. Nye fly og helikoptertyper og nye materialer og maskineringsmetoder. Først og fremst er det en salgsmesse og en plass for å få nye kontakter og bekjentskap.

3D printing

De fleste av oss har hørt om 3D printing før men nå begynner det virkelig å skje. I fjor ble den første vitale flydelen sertifisert og tatt i bruk. Det var luftinntaket på en Eurofighter i titan. Fordelen med 3D printing er at man kan fjerne alt materiale som ikke er nødvendig for å opprettholde samme mekaniske egenskaper og styrke. Det største minuset er at nesten alle metoder der ute krever en form for maskinering etter det er printet og at alle metodene involverer en eller annen form for sveising i lag. Dette kan redusere styrken med noen prosent og setter begrensninger på hvilke metal som kan brukes. Styrken på en 3D printet del er på ca 97% av styrken av en tilsvarende maskinert del.

Torsdag 22. var vi invitert til Airbus og fikk treffe Regis Magnac, der fikk vi høre om et nytt helikopter som er under utvikling. Det skal være større enn Super Puma familien. Det er enda uvisst hvordan det kommer til å se ut. Men det spekuleres i at det kommer til å være på størrelsen med AgustaWestlands AW101. Men Regis Magnac kunne fortelle at

Safran har fått kontrakt på utviklingen av en ny og kraftigere og mer effektiv motor enn Makila og CT7. De regnet med å starte testflygningen innen 6 år.

Regis Magnac snakket også litt om fremtiden til AS332 L2 og EC255 og ulykkene som har vært. Så konklusjonen av ulykkene både på Turøy og på Engelsk sektor skyldes feil overflate hardhet på den ene produsentens epicyclic tannhjul. Airbus har to produsenter hvor den ene hadde en Rockwell hardhet på 1800 og en på 1600. Begge deler er innenfor spesifikasjonene men det hadde vist seg at etter 5 millioner flytimer hadde den produsenten med 1800 i overflatehardhet hatt 7 findings og den med 1600 ingen findings på 27 millioner fly timer. Etter som både helikopteret i England og på Turøy hadde det med 1800 i hardhet har det blitt konkludert med at dette er årsaken til total havariet. Grunnen til at dette ikke ble konkludert med etter ulykken i England var at havarikommisjonen ikke fant epicyclic tannhjul.

Vi fikk en guidet tur rundt på standen til Airbus hvor vi fikk se inne i et A-400 transportfly og endetaljert gjennomgang av siste modell av: EC 120, 130, 135 og 145. Det var blitt gjort en del endringer på dørene for turist maskiner og når det kom til avionikk. Airbus hadde installert deres andre generasjon glasscockpit i maskinene. Med brede skjermer, enklere menyer og mer valgfrihet når det kom til hvilke instrumenter du ville fokusere på. De var også sikrere fordi skjermene snakket med hverandre slik at hvis

en sluknet tok nr. 2 over de viktigste instrumentene. Med andre ord begynner oppsettet å bli mer og mer likt det man finner på fixed-wing.

Leonardo

Senere samme dag skulle vi også i møte med Leonardo men det gikk ikke helt etter planen. Men uansett fikk vi ta en titt på Leonardos next generation tilt rotor, og deres nye helikopterdrone. Leonardo har hatt litt problemer med sin første generasjons tilt rotor, de sier at de har fikset på neste generasjon. Leonardos første remote control helikoptre skulle brukes til militær overvåking og sivilt som kystvakt fordi den hadde mulighet til å slippe rednings flåte.

Første passasjerdrone

Et selskap som heter Surefly har laget et to-persones batteridrevet multicopter med 1 times rekkevidde på bensin generator og 5 minutter på batteri om motoren skulle svikte. Bare styrt av en skjerm og en joystick. Med 8 motorer og en prislapp på omtrent 200 000 dollar, venter de bare på FAA sertifisering. Litt usikker på når den kommer i sivilt salg men de har forhåndssolgt mange allerede. Fordelen med dette designet er veldig lite tradisjonelt vedlikehold og den skal være svært sikker med masse redundans innebygd.



En hydraulisk forlengningsmanifold 3D-printet i titan med en tilsvarende CNC-maskinert i titan.



EC 225 brukes fortsatt militært.



Et brennkammer 3D printet i inconel 718 til en raketmotor.



Det går med mye vann når nordmenn skal jobbe i Afrika.



Hangar-pusen sørger for at alt er øk.



Fra fine bygg med glass og fliser.....



Russisk helikopter MI-26 Halo er en gedigen maskin.



Gjengen fra Heli-One som utførte SLEP mod i Ekvatorial-Guinea



...til skur av blikkplater og rak-ved



Strukturmekaniker Stein Henning Olsen utfører platearbeid i gearbaks området.

Heli-One på jobb i Afrika

I slutten av Mai, 2017, fikk Heli-One klarsignal for gjennomføring av SLEP mod på en S92A i Ekvatorial-Guinea. På kort varsel reiste ti mann med invitasjonsbrev fra selveste president Teodoro Obiang Nguema Mbasogo, fra Sola og ned til Bata, Ekvatorial-Guineas største by.

Reisen ned var nesten tre dager lang. Vi fløy fra Gardemoen til Frankfurt, og derfra til Malabo, med mellomlanding i Lagos, Nigeria. Fra Lagos var det bare rundt 15 passasjerer på den enorme A330 maskinen, så det var heller god plass om bord. Når vi ankom Malabo måtte vi igjennom den beryktede passkontrollen. Med nød og neppe (pluss litt hjelp fra General Poco) slapp vi inn, og kunne nyte en avslappende natt på Hotel Hilton i Malabo. Dagen etter tok vi turen ned til Bata. Vi begynte med én gang å demontere toppen av maskinen. Ved hjelp av Sør-Afrikanske

mekanikere og avionikere som driftet maskinen til daglig, var interiøret i gull og mahogni, ute på kort tid. Motorer, gir-kasser og tilbehør var ute i løpet av få dager. Nytt løfte-utstyr og mangel på blad-stand var noen av utfordringene vi møtte de første dagene. I tillegg til dette var varmen ett problem for nordmennene. Med temperaturer opp mot 35 grader og 100% luftfuktighet ble gutta uten tvil svett, og måtte innta mye vann.

Strukturmekanikere kom til Ekvatorial-Guinea noen dager senere, og allerede morgenen etter ankomst var de godt i gang med arbeidet. SLEP-mod består primært av å skjære og blende ut hjørnene rundt fremre og bakre gir-kasse feste, og montere en tynn titan plate på dekket bak gir-kassen. Dette gir økt løftekapasitet, og skal hindre sprekkdannelse rundt gir-kasse festet.

Mens strukturarbeidet pågikk, fikk vi en vel-fortjent sightseeing. Med lokalkjent guide fra Sør-Afrika fikk vi se litt av kontrastene i landet. Vi kjørte forbi fine bygg med glass og fliser til skur av blikkplater og rak-ved, gjørmete

landeveier og tomme, store fire-felts motorveier før vi befant oss i en flott, utendørs restaurant lokalisert ved landets fineste strand.

På hotellet var det ikke alltid like lett å få i seg middag etter en lang arbeidsdag. Det ble ofte fritt for mat og det tok ofte dager før det kom inn mer. Omtrent all maten var importert fra Europa, men poteten ble dyrket i hotellets egen hage. I tillegg til dette hadde de stor tilgang på fersk frukt og diverse sjømat, men dette ble ikke oppbevart i henholdt til vestlig standard. En lokal rett som hotellet tilbydde var Ndolé, en rett bestående av fisk og spinat.

Uten større utfordringer ble SLEP-jobben gjennomført på rekordtid. Strukturmekanikerne fikk dra på sightseeing mens vi gjorde ferdig lakk arbeidet. Lakkeringsjobben ble iløpet av natten godkjent med potespor av selveste hangar pusen, som også forsikret seg om at alle torque-meterne var kalibrert.



FAKTA OM EKVATORIAL-GUINEA



- Ekvatorial-Guinea er en av de minste landene i Afrika.
- De rundt 800.000 innbyggerne bor stort sett i hovedstaden Malabo, på øya Bioko utenfor kysten til Kamerun og storbyen Bata på fastlandet.
- Historien til landet er preget av kolonitiden. Det er det eneste spansk-talende landet i Afrika, og mye av kulturen er spansk-inspirert.
- Landets økonomi er stort sett drevet av oljeindustri og eksport av diverse tresorter, blant annet mahogni.

SLEP

SLEP er en strukturell modifikasjon på S92A som innebærer å forsterke bærestrukturen rundt girkasse innfestningen.

TEKST JOSTEIN KARLSEN OG TOM ERIK ØKVIK

Det var flere interessante maskiner på flyplassen. Av flere hensatte Boeing 717 og 737 maskiner, var det nok det russiskbygde helikopteret MI-26 Halo, som ga størst inntrykk.

Størrelsen kan bare ikke beskrives av bilder. De ukrainske mekanikerne og pilotene som drifet maskinen tok oss vel imot, viste oss rundt, og forklarte oss om funksjoner og egenskaper maskinen hadde.

Tilbake i hangaren ble oppbyggingsarbeidet etter SLEP-mod'en påbegynt. Deleleveranser i dette landet er et kapittel for seg selv. På tross av utfordringer som at uthenting av pakker måtte gjøres i nøyaktig riktig rekkefølge hos det lokale postkontoret for å unngå trøbbel, og at ingen fraktet farlig gods i luften mellom hovedstaden Malabo og flyplassen i Bata ble arbeidet ikke nevneverdig forsinket. Dette takket være stort pågangsmot og arbeidslyst hos den sør-afrikanske mekanikeren som fikk chartret en LET-410 til å fly varene mellom flyplassene innenlands.

Da bare testing av maskinen sto igjen, reiste en del av mannskapet hjem. Motor shafter ble balansert, og alle komponenter testet uten feil. Pilotene fikk dratt maskinen i hover, og var kjempefornøyde med å endelig få fly litt igjen. Resten av tiden gikk med på opprydding, pakking og vasking av hangar.

» Vi ble godt kjent med gjengen og har takket være de hatt en flott tur med mange gode minner.

Før hjemreise ble vi invitert på grillfest hos de som drifet maskinen til daglig. De disket opp med ekte Sør-afrikansk cuisine. Med masse forskjellig kjøtt og kylling, banan-curry og salater. Vi ble godt kjent med gjengen og har takket være de hatt en flott tur med mange gode minner. De har også i ettertid fortalt at maskinen fungerer godt, og er operativ.



Partssammensatt arbeidsgruppe – HMS i petroleumsvirksomheten

NHF deltok som faglige «eksperter» på møtet, for å gi innspill til arbeidsgruppen i Arbeids- og sosialdepartementet, som skal utarbeide en rapport om HMS i norsk petroleumsvirksomhet. I tillegg til oss fra NHF hadde arbeidsgruppen invitert følgende: Henrik S. Fjeldsbø og Hans Petter Jensen (IE), Per Arne Utne (NF), Arne Roland og Camilla Rise (NHO Luftfart) og Monica Holstrøm (SD).

Møtet begynte med presentasjon av HSS-3B av Tony Kråkenes fra Sintef. Presentasjonen var den samme som Sintef kjørte i forbindelse med publisering av rapporten, før jul i fjor. Tom Egil Herredsvela presenterte videre Luftfartstilsynets arbeid med fagområdet offshore helikopter. Han redegjorde for dagens regulative situasjon, og om hvordan det kommer til å bli etter eventuell innføring av HOF0. Til slutt snakket han om risikobasert tilsyn. Ptil holdt også en kort presentasjon av helikopterdelen av RNNP, og snakket om hvilke utfordringer de har med å følge opp, på tvers av reguleringsområdene.

Etter kaffepausen ble det gjennomført en generell diskusjon, der ordet var fritt. Det ble i generelle trekk fremmet skepsis til HOF0. SD prøvde å stanse diskusjonen med å si at endelig beslutning ikke var tatt i saken, og at man derfor ikke måtte la denne rapporten farges av et ensidig syn på saken. Dette ble kjøpt tilsidesatt, og konsekvensene ble tydelig belyst, både fra oss i arbeidstakersiden, men også fra myndigheter og helikopteroperatørene.

Rapporten skal være ferdig i oktober 2017, og arbeidsgruppen ønsker eventuelle innspill før sommeren.

REGJERINGENS NEI TIL HOFØ

24. mai i år kunngjorde Regjeringen sin innstilling i forhold til HOFØ regelverket. Pressemeldingen som ble sendt ut, viste at regjeringen ikke ønsker å innføre EUs tilleggsregler for offshore helikopteroperasjoner.

TEKST TOMMY OLSEN

Pressemeldingen er gjengitt under:

” Regjeringen vil ivareta og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået i helikoptervirksomheten i Nordsjøen. Jeg er trygg på at det er en god løsning for Norge at vi ikke innfører EUs tilleggsregler for offshore helikopteroperasjoner, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Regjeringen har besluttet at Norge ikke ønsker å innlemme det aktuelle regelverket i EØS-avtalen. Forordningen faller utenfor EØS-avtalens geografiske virkeområde, og er dermed ikke EØS-relevant.

Selv om forordningen ikke vil bli tatt inn i EØS-avtalen, er det ventet at regjeringen vil vedta et nytt norsk regelverk som fanger opp de positive sidene av forordningen, men som samtidig åpner for supplerende norske regler og for at Luftfartstilsynet fortsatt skal sertifisere og drive tilsyn med all helikoptertransport til og fra norsk kontinentalsokkel.

Regjeringens beslutning er i tråd med Luftfartstilsynets anbefaling om at regelverket ikke bør innføres.

Norsk sikkerhetskultur skal gjelde

Helikopterselskapene, operatørene på sokkelen og de ansattes organisasjoner har sammen med norske myndigheter gjennom flere tiår utviklet en god sikkerhetskultur som bidrar til det høye sikkerhetsnivået i våre offshore helikopteroperasjoner.

- Det er forordningen ikke skal tas inn i EØS-avtalen gjør det mulig å videreføre dette samarbeidet i retning av en enda bedre sikkerhetskultur, sier Solvik-Olsen.

Norge bidrar med viktig kunnskap

Sikkerhetsarbeidet i luftfarten bygger i høy grad på internasjonalt samarbeid og deling av kunnskap. Norge har unik og omfattende erfaring med offshore helikopteroperasjoner under krevende forhold, og har vært en viktig bidragsyter i arbeidet med de felleseuropeiske reglene.



- Det er viktig for meg å understreke at jeg har stor tillit til sikkerhetsarbeidet som foregår på et europeisk nivå. Disse reglene vil bidra til økt sikkerhetsnivå i europeisk helikoptervirksomhet sett under ett. Vi har fått gjennomslag for de fleste av våre krav til et nytt europeisk regelverk, og det er flere elementer i regelverket vi vil vurdere å ta inn i norsk lov. Samtidig er det slik at Norge har særlige risikofaktorer på sokkelen. Jeg er opptatt av at det skal føres tilsyn basert på lokalkunnskap om vær, topografi og andre forhold, sier samferdselsministeren.

Oljearbeiderne skal føle seg trygge

- Den norske vinteren er hard, og flygninger over havet i storm krever enormt av både mannskap og materiell. Jeg vil ikke tillate at vi mister kontroll med hvordan helikoptervirksomheten på sokkelen skal foregå. Våre oljearbeidere og deres familier skal vite at norsk erfaring, norske regler og norsk tilsyn fortsatt skal gjelde, understreker Ketil Solvik-Olsen.

Sikkerhetsnivået i norsk offshore helikoptertransport er høyt, men det er mange risikofaktorer og en ulykke kan få store konsekvenser. - Den forferdelige helikopterstyrtten ved Turøy var en tragisk påminnelse om at ulykker brått kan ramme. Jeg vet at oljemiljøet er opptatt

av at sikkerhetsarbeidet videreføres med full kraft, og at alle regler og rutiner skal ta hensyn til norske forhold og den kompetansen som våre fagmiljøer har utviklet, sier Solvik-Olsen.»

(Kilde: Regjeringen.no)

Avgjørelsen ble tatt etter Samferdselsdepartementet gjennomførte en egen selvstendig konsekvensutredning av eventuell implementering av regelverket på norsk kontinentalsokkel. Denne utredningen viste i hovedsak at det vil være negativt for norske operasjoner å implementere regelverket. Utredningen belyste også at det vil være mange usikkerhetsmomenter om hvordan regelverket vil fungere i praksis. Sintef har også gjennomført HSS-3B, der en av hovedanbefalingene var å ikke implementere HOFØ på norsk kontinentalsokkel.

For å gå helt tilbake til start, så spør vi leder for teknisk komité, Tommy Olsen når startet arbeidet med HOFØ.

-For NHF's del har veien mot en slik avgjørelse har vært lang. Vi startet med dette i 2013, i forbindelse med EASA's første høringsrunde. Forbundet etablerte tidlig i prosessen en egen HOFØ-gruppe, som har bestått av 3-4 medlemmer. Gruppen fikk mandat av forbundets styre, for å utarbeide nødvendige planer for å følge opp regelverksendringen. Gruppen fikk videre ansvar for å gjennomføre planen. Et stort og meget arbeidskrevende arbeid har vært lagt ned.

Hvordan har arbeidet foregått?

-NHF har vært svært aktive i prosessen rundt HOFØ-regelverket. I første omgang svarte NHF på to høringer direkte til EASA. Å utarbeide gode hørings svar tar ofte mye tid, spesielt fordi man ønsker å dekke alle relevante aspekter. Både negative og positive endringer må vurderes, før tilbakemelding gis. Høringer fra norske myndigheter har også vært grundig kommentert.



Dere har samarbeidet med andre, hvor viktig har det vært?

-NHF etablerte også tidlig et samarbeid med våre fagforeningspartnere. Å ha store og tydelige organisasjoner med på laget har gitt oss større gjennomslagskraft enn om vi skulle stått alene. Disse partene har søkt faktabasert informasjon hos NHF, og forbundet har bidratt så godt det har latt seg gjøre. Det har blant annet vært organisert orientering- og planleggingsmøter med samarbeidspartene.

Det har også vært organisert med olje- og gasselskapene, og deres sammenslutning NOG. Myndigheter og tilsyn var også fått besøk fra NHF i denne prosessen. NHF har hele veien ønsket å sikre at de som vil bli påvirket av HOF0-regelverket er tilstrekkelig orientert om hva regelverkspakken inneholder. Hvilken betydning endringen kan få for norske operasjoner har også vært emne for diskusjon. NHF mener at regjeringens standpunkt i denne saken er veldig viktig for norske operasjoner. Avgjørelsen støtter opp om nasjonal kontroll, der nærhet til operasjonene vil bli stående sentralt.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel har allerede etablert en foreløpig arbeidsgruppe som skal se på mulighetene for å utvikle nasjonalt regelverk ytterligere. NHF deltar i denne arbeidsgruppen. NHF mener at tiden er moden for å modernisere det nasjonale regelverket. Velfungerende retningslinjer kan med fordel formaliseres. NHF har fått opplyst at Norges standpunkt i saken, skal meldes inn til EU/EFTA for vurdering. Det blir interessant å se hva EU/EFTA mener om Norges syn på regelverket.

Til slutt vil NHF takke våre samarbeidspartnere for godt samarbeid i saken.

Carl M. Unger, GE Field Service Representative forlater Norge.

TEKST KJETIL HOLTE

After nearly six years in Norway, Carl M. Unger, age 57, from Chicago, Illinois, is moving on to his next assignment as a GE Field Service Representative. We took the opportunity to have a few words with Carl and to hear more about his experience over the last few years.



What got you in to aviation and how did you end up in Norway?

My aviation experience started when I was quite young. My father was a homebuilt designer and pilot. As a boy, I spent much of my time on airports and at airshows. Aviation has always been a big part of my life. My aviation career started in the military with the US Army Aviation as a Black Hawk technician and crew member. Following my 6 years in the US Army I took a position with Lockheed Martin and the heavy maintenance of the Black Hawk helicopters and GE T700 engines as a technician and test cell operator.

I joined GE Field Service in 1997. Over the years I have supported Military customers from Fort Bragg, NC and Fort Campbell, KY covering 20 states, Honduras, Panama, Iceland, and Korea from 1997 to 2006. My assignment prior to moving to Norway was with the 160th Special Operations Aviation Regiment Fort Campbell fielding the MH-60M with the GE YT706 engines.

In 2012 I was lucky enough to be selected to support Commercial S92 and Oil and Gas offshore operations. My coverage area includes CT7-8A operators throughout Norway, AW189 operators in Denmark, and T701Ds in Poland.

How has the last six years been?

Living and working in Norway has been a great experience both professionally and personally. Professionally; I have come to really appreciate the high level of technical expertise and experience provided by the local technicians. Bristow Norway an MCPH (Maintenance Cost Per Hour) customer and is the CT7-8A global fleet leader. Both Bristow the GE Product Support Organization have directly benefited by the high level of care and attention to detail provided by local technicians every day.

Can you tell us about the development/ improvement over the last few years on the CT7-8A?

GE's successful T700/CT7 family of turboprop and turboshaft engines powers 25 types of helicopters has proven itself in a variety of harsh environments. Fortunately, Norway

is not considered to be a harsh operating environment. Over the past few years, as global fleet leaders Bristow personnel and GE Aviation have effectively managed issues relative to high time CT7 engines and shared lessons learned throughout the fleet.

What will be the next generation engines?

Commercially the next S92 engine upgrade will be the CT7-8A6, which provides, more power, better durability, increased component life and FADEC reliability. Beyond that, a very important program to GE Aviation under development is the Improved Turbine Engine Program (ITEP) with the GE3000; a 3,000 shaft horsepower engine that will provide advanced turboshaft propulsion capability for the Army's Black Hawk and Apache helicopters and is expected to power versions of the Army's Future Vertical Lift aircraft.

What is your best memory from Norway and what will you miss the most?

Difficult to pick one memory. I have very good memories of working with the technicians here in Norway and the challenges and successes we have accomplished together. There have also been many laughs along the way. I consider myself very fortunate to have had these opportunities. We will miss all our Norwegian friends, the beautiful scenery, the fresh air, the clear water, and the sense of safety and security found throughout Norway. And also, appreciating the sun and clear skies. My family and I will miss Norway, that's for sure.

Where will you go next?

My wife Julie, daughter Stephanie, and I will be moving to Ansbach, Germany in mid-August. I have accepted the role of Military Field Service Representative with support responsibilities for the US Army T700 fleet in Ansbach, Germany. Which Includes roving support for US Army T700 operations in several different countries.

"Carl will be sorely missed and we wish him all the best on his new assignment. Hopefully we will see him again in Norway soon"



FOTO THORBjørn ERLAND

KONTAKTPUNKT I NHF

Har du spørsmål og lurer på hvem du bør kontakte? Her er oversikten over de forskjellige e-mailadressene våre.

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 videregir din henvendelse til pensjonsutvalget i NHF. Dette består av representanter fra de respektive lokalforeninger.



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.

LTTF**Leder:**

Harald Fossli Prestvik
E: leder@lfff.no
M: 413 03 174

Nestleder:

Øystein Sandnes
E: nesleder@lfff.no
M: 906 18 187

Sekretær:

Geir Opgård
E: sekretær@lfff.no
M: 900 31 713

Styremedlem økonomi:

Stian Alexander Johnsen
E: okonomi@lfff.no
M: 913 53 925

Styre / vara- medlem:

Ørjan Bjerrang
E: styremedlem@lfff.no
M: 979 69 004

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

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

Sekretær/kasserer:

Jan Børge Larsen
E: jblarsen@cae.com
M: 901 27 977

Styremedlem:

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

STYRE BNTF**Leder:**

Jan Magne Stanghelle
E: leder@bntf.no
M: 924 39 177

Nestleder:

Jarle Steinnes
E: nestleder@bntf.no
M: 928 93 806

Sekretær:

Rune Fylkesnes
E: sekretær@bntf.no
M: 951 76 756

Kasserer:

Kim Robert Heggvoll
E: kasserer@bntf.no
M: 474 15 157

Styremedlem 1:

John Søraunet
E: styremedlem1@bntf.no
M: 456 02 668

Styremedlem 2:

Kjetil Holte
E: styremedlem2@bntf.no
M: 932 28 264

Styremedlem 3:

Kent Christensen
E: styremedlem3@bntf.no
M: +45 21 49 37 11

Styremedlem 4:

Jostein Grimslid
E: styremedlem4@bntf.no
M: 901 49 385

NLATF**Tillitsmann:**

Freddy Johnsen
E: freddy.johnsen@norskluftambulans.no
M: 976 76 150

MEKANIKERFORENINGEN, CHC HELIKOPTER SERVICE**Leder:**

Håvard Dale
E: leder@mfhs.no
M: 952 50 103

Nestleder:

Rolf Eirik Nes
E: mfhs.nestleder@gmail.com
M: 909 49 103

Styremedlem Sola:

Tore Loe
E: stavanger@mfhs.no
M: 480 25 092

Styremedlem KSU/BNN/ Nordbaser:

Fredrik Albertsen
E: kristiansund@mfhs.no
M: 48268425

Styremedlem Reisende**Onshore/Offshore:**

Frode Bjelland
E: sar@mfhs.no
M: 906 70 419

MEKANIKERFORENINGEN HELI-ONE**Formann:**

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

Nestformann:

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

Sekretær/Kasserer:

Stephen Dinsley
E: stephen.dinsley@heli-one.ca
kasserer@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 17 22/ 986 08 974

Styremedlem verksteder:

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

Styremedlem Hangar:

Alf T. Skjæveland
E: alf.terje.skjæveland@heli-one.ca
hangar@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 17 54/ 413 11 747

Styremedlem Blokk 9

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

Hovedverneombud

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

TAF HELI-ONE**Leder:**

Lewis John Eaton
E: leder@tafh1.no
M: 904 00 731

Nestleder:

Ingse L. Øverland
E: nestleder@tafh1.no
M: 51 94 18 04/ 450 35 705

Sekretær:

Kristine Mykkeltvedt
E: kasserer@tafh1.no
M: 51 94 18 28/ 997 25 418

Kasserer:

Jostein Løvendahl
E: styremedlem@tafh1.no
M: 51 94 19 46 / 924 94 730

ARRANGEMENT & 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.

Kurs i AML

NHF arrangerer kurs i AML ved advokat kontoret Arntzen de Besche. Kurset vil gå over to dager, 13.- 14. november 2017 i Stavanger. Det blir felles middag og sosialt samvær på kvelden etter første kurs dag.

Grunnkurs forenings arbeid

NHF arrangerer Grunnkurs forenings arbeid 28. november 2017 fra 1000 - 1600, på NHF forbundskontoret Sola.

Luftfartskonferansen, Bodø

31. januar - 1. februar 2018
Temaet for konferansener «Fremtidens luftfart, konsekvenser for flysikkerhet».

Heli Expo, Las Vegas

27. februar - 1. mars 2018

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.

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 204
4097 Sola

Ønsker du å annonsere i
NHF NYTT

Ta kontakt med redaktøren. Mail: info@nhaf.no