

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2018 UTGAVE | 29. ÅRGANG





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**.

INNHold 1/2018

Redaktøren	4
Heli-One leverer Stretcher-base for Allfabåre til Leonardo AW169.....	6-7
Heli Expo	8-13
Vinterens farligste eventyr	14-19
En flyplass to museer.....	20-23
Luftfartskonferansen	24-26
Flydagen Sola	28-29
Situasjonen i Lufttransport	30-31
Rikets tilstand etter to år i stormen.....	32-33
Beredskapskonferansen 2018.....	34-35
Sentrale forhandlinger 2018.....	37
Kontaktpunkt i NHF	38-39

- L E D E R -

Kjære kollega

Da var endelig sommeren her. Det har vært en travel vår, og mye har skjedd siden forrige blad.

Vi er blitt huseiere. For første gang i historien har vi nå egne lokaler. Huset ligger ved Stavanger Lufthavn, og vil gi oss en mye bedre hverdag, både forbundet og lokalforeningene vil nyte godt av større, triveligere og mer anvendelige lokaler.

Vi har også i vår tatt imot en ny medlemsgruppe. For første gang har en pilotforening meldt seg inn i NHF. En ny situasjon, selvfølgelig med sine utfordringer, men også spennende for NHF, da det også har mange positive sider. Vi organiserer for første gang alle kategorier ansatte i helikopterselskapene. Det er det ingen andre som noen gang har gjort. Et modig og smart valg av denne pilotforeningen. De blir med i helikopterbransjens tyngste og største fagforbund. Vi har i lang tid vært det toneangivende forbundet i bransjen. Med medlemskap her får de en påvirkning på sin egen hverdag, gjennom vårt arbeid for rammebetingelser og regelverksutvikling. Vi er fagforbundet der Fag, er viktigere enn Forbund. Derfor er vi det beste valget. At vi nå også har operativt personell blant våre medlemmer, øker vår kompetanse og anseelse som det faglig tyngste forbundet i bransjen. Vi vil komme tilbake senere

med en fin presentasjon av denne nye foreningen i NHF.

Det har vært mye fokus på luftambulansesaken i vår. Babcock vant anbudsrunderen etter en hårreisende, og høyst tvilsom anbudsprosess. Selskaper som lever på oppdrag for det offentlige er på ingen måte lønnsledende, verken i kroner og øre, eller i arbeidsordninger. Allikevel ønsker helseforetakene ikke å ha med krav til virksomhetsoverdragelse i anbudsbetingelsene. De uttaler at de ønsket en konkurranse på kreative løsninger på lønn og betingelser. Det er forkastelig at det offentlige opptrer slik. Nå er mange av våre kollegaer i uvisshet om fremtiden sin. Staten har gitt klarsignal om at de skal presses ned til et tidligere ukjent bunnivå på lønn og betingelser. En vanskelig situasjon for våre medlemmer, og for forbundet. Det foregår fremdeles mye arbeide på mange fronter i denne saken, så det er for tidlig å konkludere med hva som blir det endelige resultatet. Det som er sikkert er at den norske staten har gått i bresjen for sosial dumping i Norge. En stor skam er det som har skjedd i denne saken. En skam for Norge, involverte politikere og offentlig forvaltning. Fortsettelse følger...

Men der er også positive ting i bransjen. Oljekrisen førte til redusert aktivitet i de



fleste selskaper. Nå er vi tilbake i en situasjon der flere selskaper ber ansatte utsette sommerferien til høsten, grunnet høy aktivitet. Vanskelig for de ansatte, men samtidig en indikasjon på at ting tar seg opp. Flere ledige stillinger på Finn.no, og en lavere frykt for arbeidsledighet blant våre kollegaer.

Ønsker dere alle en fantastisk sommer.

Vennlig hilsen

Øyvind Strøm
Leder

STYRET I NHF 2018



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



NESTLEDER
Rolf Bergstrøm
BNTF
vara2@nhaf.no



SEKRETER
Tom Indahl
BNTF
sekretaer@nhaf.no
Mob: 901 51 813



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



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. VARAMEDLEM
[Lover og bestemmelser]**
Ole-Andre Lindanger
MF-HS
advisor@nhaf.no



2. VARAMEDLEM
Jostein Karlsen
MF H1
vara2@nhaf.no



**3. VARAMEDLEM
[Utdanning]**
Øystein Gjestemoen
BNTF
vara3@nhaf.no



**4. VARAMEDLEM
[Økonomi]**
Sindre Fylkesnes
MF H1
vara4@nhaf.no

REDAKTØREN



Kjære leser

Da er det blad igjen, og denne gangen klarte vi det før sommerferien satt i gang for fullt. Men det kommer jo stadig uforutsette ting opp. Rapporten etter Turøy-ulykken kom samtidig med at bladet går i trykk. Stopp pressen eller la det gå i trykken, og vent til over sommeren. Vi velger å trykke bladet med litt fra pressekonferansen og så kommer det mere på våre hjemmesider etter hvert.

Styremedlem info har også gjort jobben med å scanne alle gamle NHF Nytt som var tilgjengelig på kontoret. Har du lyst å se i de gamle bladene så finner du dem på våre nettsider.

Heldigvis ser det også ut til at jobbsituasjonen ser bedre ut for de fleste av oss med større aktivitet i oljebransjen. Dessverre er det mørke skyer i horisonten for våre medlemmer i Lufttransport, men forbundet stiller opp og vi bidrar der vi kan.

Da gjenstår det å ønske alle en riktig god sommer, med mange flere fine dager.

Øystein Gjengedal
Redaktør

Redaktør
Øystein Gjengedal

Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

Layout
Fasett

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1200

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

PRESSEKONFERANSE ETTER TURØY-ULYKKEN

Statens Havarikommisjon for Transport

Den 5. juli publiserte Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) sin endelige rapport etter undersøkelsen som er foretatt etter Turøyulykken. NHF var til stede på pressekonferansen på Flesland.

Det var stor pressedeckning på konferansen. SHT ved Kåre Halvorsen, William Bertheussen, Tor Nørstegård og Ingvild Ytrehus presenterte den endelige rapporten. SHT's hovedkonklusjon for ulykken er trethetsbrudd i et av de åtte planetgearene. SHT har ikke funnet sammenheng mellom transportkaden på hoved-girkassen i Australia og ulykken på Turøy. SHT har likevel utgitt en egen tilråding om å ikke gjenbruke sikkerhetsskritiske deler som har vært utsatt for ekstraordinære hendelser. SHT mener også designet har nådd et nivå der marginene er for små. Airbus Helicopters tilrådes derfor å redesigne girkassen.

Deteksjonssystem for skader i gearboksen var neste tema. Det er i dag regulatoriske krav til installasjon, men ingen spesifikke krav til ytelse for deteksjonssystemene. Det fremmes derfor en anbefaling om å stille krav til også ytelsen. Etter 2009 ulykken ble det fremmet en rekke sikkerhetstilrådingene. Det ble også belyst en del feil-scenarier som kan utløse en hendelse eller ulykke. SHT ser at disse feil-scenariene burde vært fulgt bedre opp. SHT ser også at mange planetgear ikke når levetid begrensningen som er satt for gearene. Bare 10 prosent av gearene holder helt frem til levetid begrensningen nås.

SHT mener at Airbus Helicopters ikke har brukt mulighetene godt nok, til å finne ut hvorfor lagrene/gearene ikke går hele levetiden

uten skader. SHT henstiller Airbus Helicopters til å gjøre undersøker for å få forståelse om hvorfor slike skader oppstår. Det er kjent i senere tid at det er forskjellig pålitelighet mellom FAG og NTN-SNR lagre.

SHT beskriver at det har vært en krevende undersøkelse på mange måter. Men felles regelverk i Europa og resten av verden har vært utslagsgivende for effektiviteten av undersøkelsen. Redningsarbeidet på ulykkessteder har ikke vært undersøkt, siden man ser at dette ikke ville ha kunne utgjort stor forskjell i forhold til overlevelse av de som var ombord i helikopteret. Redningsetatene har også selv evaluert innsatsen i etterkant.

Kåre Halvorsen og Tor Nørstegård gikk gjennom gearboksens design, epicyclic gears og deres oppbygning. Videre ble det vist bilder og fortalt om undersøkelsen av gearet som hadde sprekk. SHT mener sprekk har startet etter reparasjonen, ca 260 timer før ulykken var et faktum. Airbus Helicopters er ikke enig i dette, og mener sprekk har oppstått 73 timer før ulykken. SHT mener det er vanskelig å fastslå med sikkerhet hva som er korrekt.

Det har vært undersøkt hvor effektivt chip systemet er, og man har konkludert med 12% deteksjonsrate.

Ved ulykken i Skottland i 2009 (G-REDL) ble det bruk lagre fra samme type produsent som på Turøy. Kreftene på lagrene er forskjellig mellom de to typene som brukes. FAG er ikke lengre tillatt brukt etter resultatene som har kommet frem i undersøkelsen etter Turøy-ulykken.

Den britiske havarikommisjonen fant kun en del av lagerbanen, og

antok hvordan sprekk i 2009 kunne ha vokst. Og det er slående likhet mellom antakelsen fra 2009, og delene man har funnet etter Turøy-ulykken. SHT mener derfor at tiltakene etter G-REDL ikke var tilstrekkelig fulgt opp. Det kunne vært gjort mye mer både fra Airbus Helicopters, og EASA som har tilsynsansvaret etter ulykken i 2009.

Designmessig har filosofien vært at man ville få så mye chip, at man ville oppdage eventuelle skader i god tid før man får et brudd. SHT anbefaler at designkrav strammes inn, slik at nye girkasser ikke får samme mulighet til å utløse slike katastrofale hendelser.

Vraket har vært grundig undersøkt underveis, dette for å bekrefte eller avkrefte andre scenarier. Recordere er også avlest, og mye data fra hele flygningen var tilgjengelig og gjennomgått. Grundige metallurgiske tester er utført. Gjennomgang av vedlikeholdshistorikken av helikopteret og komponentene er gjennomført. Design og designspesifikasjoner er også undersøkt. Man har også sett på tilrådingene fra 2009.

Rapporten inneholder til sammen 12 tilrådingene, som SHT mener vil forbedre sikkerheten ved flygning av større helikopter.

Du vil finne en kort oppsummering av rapporten vedlagt i bladet. Dette er en oppsummering som SHT selv har publisert på norsk, siden hovedrapporten er publisert kun på engelsk.

Full rapport, og illustrerende video finnes tilgjengelig på SHT's nettside:

<https://www.aibn.no/Luftfart/Avgitte-rapporter/2018-04>

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



HELI-ONE LEVERER

Stretcher-base for Allfabåre til Le

I midten av november 2017 startet vi opp et prosjekt i Heli-One, der vår kunde hadde behov for design og produksjon av bæreinfestning til deres AW169 helikopter. Oppdraget krevde særdeles rask levering, da første helikopteret måtte være klart allerede en og en halv måned etter prosjektstart.

TEKST **MARKUS LUNDBERG**

Heli-One hadde allerede et design for innfestning av Allfabåren i andre helikoptertyper. Denne

måtte gjøres litt om for at basen skulle passe til AW169. Kundens behov for en rask og fleksibel installasjon var viktig.

Undertegnede og kolleger ved maskinverkstedet på Sola begynte samarbeidet med designavdelingen allerede ved prosjektets oppstart. Der gjennomgikk vi designløsninger og produksjonsmessige utfordringer. Dette tette samarbeidet var alfa og omega for å kunne levere første stretcher base til kunden innenfor den særdeles korte tidsfristen. Design- og prototype-fasen gikk sømløst med dette samarbeidet.

Kundens nye AW169 ble flydd til Sola, og parkert hos Heli-One, slik at vi kunne utføre tester og kontrollere design mens prosjektet pågikk. For øvrig en fantastisk flott maskin, som nå

tjenestegjør som Luftambulans nord i Sverige. Kunden fikk fortløpende oppdateringer fra vår designavdeling og virket svært fornøyd med progresjonen i prosjektet.

Maskinverkstedets maskinpark gikk kontinuerlig og designet ble tilpasset det maksimale av hva fresemaskinen kunne håndtere av størrelser på delene. Så allerede i midten av desember hadde vi klar den første stretcher basen for prøvemontering i kundens helikopter. Designet viste at denne kan monteres på et par minutter av to personer. Dette ved hjelp av hurtigfester som monteres i maskinens stolskinner. Båren festes lett ved hjelp av to håndtak og krokar som går i inngrep i rammen.



onardo AW169

Videre små justeringer og ferdigstilling ble utført slik at kunden kunne fly maskinen hjem rett over nyttår, med sin nye innretning ombord. Tilbakemeldingene fra kunden har vært svært positive, med vår hjelp kunne de begynne operativ flyvning innen deres frister. Operasjonsmessig har Heli-One sitt design fungert meget bra.

Videre ble det levert ytterligere 3 stk. stretcher baser til kunden innen mars 2018, til resten av AW169 flåten deres. Også disse ble levert innen satte tidsfrister.

Kunden har nå hatt produktet i operasjon noen måneder, og deres tilbakemeldinger er svært positive.

Dette var virkelig et artig prosjekt å få lov å være med på, der vi fikk vise vår evne til å levere raskt og samarbeide på tvers av avdelinger.

HØRINGER

NHF har mottatt en rekke høringer fra både norske og internasjonale myndigheter. Alle høringer er innom teknisk komite for gjennomlesning og videre behandling. En god del av høringene er ikke relevant for oss, og disse sender vi ikke noe høringssvar på. NHF har avgitt høringssvar på følgende høringer i år:

EASA

2 høringer: Instructions for continued airworthiness og Recorders installation and maintenance of thereof

LUFTFARTSTILSYNET

5 høringer: BSL D 5-1, Etablering av restriksjonsområde (2 høringer), Forskrift om lufttrossorganisering og Helicopter offshore operations.

REGELVERK

Helikoptersikkerhetsstudie HSS 4 er på trappene, hvem som får oppgaven med å gjennomføre den er ikke kjent.

NHF har fått plass i EASA working group, Rulemaking Group for RMT.0120 [27&29.008] "Helicopter ditching and water impact occupant

NHF sitter med fast medlem i EASA R.COM. Dette er en komite som går gjennom alle innkommende regelverksforslag, før de går videre til videre utvikling. NHF sitt medlemskap i denne komiten har vi fått via Aircraft Engineers International, og er en viktig arena for oss. Å sitte i denne komiten gir oss mulighet til å komme tidlig i inngrep i regelverksprosessen. Dette er vitalt for å kunne komme med tidlige innspill.



HELI EXPO



Årets Heli Expo gikk av stabelen 27.2 – 1.3 i Las Vegas, en by litt utenom det vanlige. En by i ørkenen som lever av gambling, og med så mange som lever av det så må det være ganske mange som taper..

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

Vi startet første dag med å få litt overblikk over messen, det var to store haller som rommet 705 utstillere. Som vanlig var det de store helikopter produsentene som hadde de største standene. Av kjente firmaer var det Heli-One som var mest



Bell 525



Utsikt fra Foundation Room



Leder Øyvind Strøm mener det er viktig å ha en god Sikorsky rep å lene seg på.

synlig. Norske Axnes, som produserer Polycom var også på plass. Helikopterselskapene CHC Helikopterservice og Bristow hadde ingen stand, men de var også tilstede på messen med top-pledelse. Undertegnede hadde jo håpet på litt mere om fremtiden for offshore flyvning, spesielt med økende aktivitet i nordområdene. Det eneste offshore helikopteret som ble vist frem var en mock-up av Bell 525.

Airbus hadde flere helikopter på sin stand, men med H160 som største maskin var det ingen som var i "kategorien offshore helikopter", men en film med innslag fra en redningsaksjon utført av Bristow med EC225 gikk igjen. Når vi senere på dagen fikk

vite at produksjonen av EC225 starter opp igjen med 20 maskiner i året, så kom sammenhengen med filmen på plass. De hadde også litt info om Helionics "an essential crew member". Det er et avionikk-system som skal øke fleksibiliteten og sikkerheten. To computere og ny layout i cockpit skal redusere arbeidsbelastningen ved å presentere rett informasjon til rett tid. Helionics brukes i dag på H135, H145, H160 og H175.



Sikorsky hadde S-70A (sivil versjon av Black Hawk) og S-760 VIP som trekkplaster på sin stand, i tillegg til en del mindre maskiner.

AIRBUS



»» *Heli Expo er den største
helikoptermessen i verden
og det er HAI (Helicopter Association
International) som arrangerer den. »*



AH-64 Apache, Heritage of Helicopter



Boroscope med enkel utskiftbar "slange"



Sikorsky S70A

Leonardo stilte med AW139 og AW169 som trekkplaster, vi hadde jo håpet å fått sett litt på AW189 som er den maskinen Leonardo har som muligens kan brukes i Nordsjøen.

Bell hadde en modell av 525 som sitt blikkfang i tillegg hadde de også en del mindre maskiner. De hadde også en fremtidsrettet modell av Air Taxi, sett deg inn og la teknikken ta deg dit du skal. Dette er vel en drøm som kan bli virkelighet, men da trengs det mye samarbeid mellom leverandører og myndigheter. Ser ikke for meg et totalt frislipp som ender i totalt kaos.

På kvelden første dag var NHF invitert til Heli-One sitt arrangement i Foundation Room, Mandala Bay hotell og kasino. En plass med en fantastisk utsikt over hovedgaten. Der fikk vi noen ord med Tord Torgersen i Heli-One, som kunne fortelle oss at det er bedring i markedet for dem. Chapter 11 er unnagjort og det er lettere å komme i reelle forhandlinger. Han fortalte også at Airbus hadde kunngjort at de skal starte opp igjen produksjonen av 225, og de regner med ca 20 maskiner i året. Disse er beregnet på markeder utenfor Nordsjøen.

På dag to var det på tide å få litt mere informasjon, og vi startet med Bell Helikopter som var godt synlig med sin modell av 525 i Bristow farger. Dette er et helikopter de fleste hadde ønsket å se i virkeligheten på messen.

525 er den eneste nykommeren på offshore-markedet i de kommende årene. Vi fikk en god del informasjon om maskinen fra ivrige "selgere" hos Bell. Dette er en maskin på 'fysisk' størrelse med EC225. Maskinen får to GE CT7-2F1 motorer, noe som gir en max take off på 9,299 kg og en cruise hastighet på 160kts. Den skal bli sertifisert i Category A Takeoff class, dvs at den kan fullføre landing eller avgang hvis en motor svikter (uansett fase av flygingen).

Lasterommet har dører på begge sider og en 'vogn' inni til å lette jobben med lasting/lossing 500kg i vognen som trilles frem og 500kg bak.

De reklamerte med store gode arbeidsplattformer når engine cowlings er åpne, øyebolt i bladrot så man kan feste sikkerhetssele i når man jobber i høyden. Det skal også være mulig å skifte motor uten kran.

og maskinen trenger bare ett system av hver for å fortsatt kunne fly. Dessverre er mye av avionikken plassert under lasterommet og under cockpit, så det kan jo gi en del utfordringer for oss som skal vedlikeholde maskinen.

Setebredden er også av det bedre hvis man har 16 seter konfigurasjon, og det er vel det som er mest aktuelt for norske forhold. Bell påstår at 19 seter config vil gi samme setebredde som på normal økonomiklasse på fixed wing, men så har man jo ikke overlevelsedrakt der. Så det blir nok i trangeste laget for "voksne menn" i overlevelsedrakt.

I følge reklamen er både tekniker [B1], Avionics/ Electrical [B2] og pilotkurs på 4 uker, men den sier ingenting om praksis er inkludert.

Bell regner med at maskinen vil bli godkjent i løpet av 2018 og med de-ice sent i 2019 i begynnelsen av 2020 og med de-ice sent i 2019 eller i begynnelsen av 2020.

En annen ting som ble sett litt var det økende tilbudet av simulator/training device for mindre helikopter. Her er det mange nye løsninger å finne, alt fra cockpit layout med store 'tv' skjermer rundt, til enkle løsninger med motion. Det er også mulig med 3D briller og motion i setet, denne var spesielt egnet til hover og longline trening. Det er bra at det kommer nye løsninger på trening/simulator som kan være økonomisk lønnsomt for mindre selskaper å ta i bruk.

Boroscope er jo også et tema man er mye innom på jobb. I dag bruker de fleste selskaper dyre løsninger selv for enkle oppgaver noe som medfører mye slitasje og store reparasjonsutgifter. Det var tre leverandører som viste frem boroscope på messen. Felles for alle var at ingen hadde mulighet for å ta mål, så vi kan ikke gå helt vekk ifra det dyre utstyret vi har, men vi kan spare på de med å bruke billigere utstyr til de enkleste oppgavene.

I år var det
17,312
besøkende fra hele verden.
Heli Expo er den største møteplassen
for de som jobber i bransjen.

Motoren kan heises ut og inn ved hjelp av sling fra rotorblad, men med CT7 motorer blir det vel ikke ofte motorene må ut.

Det er ingen tradisjonelle sikringer, hvis en sikring 'popper' kommer varsel opp på instrumentpanel og kan resettes derfra. Dersom en forbruker begynner å trekke mere strøm enn normalt vil det komme opp informasjon om dette også, selv om sikringen holder.

Triplex systemer, tre hydraulikk systemer, tre elektriske systemer og tre fly-by-wire systemer,



Enkle simulatorer for helikopter



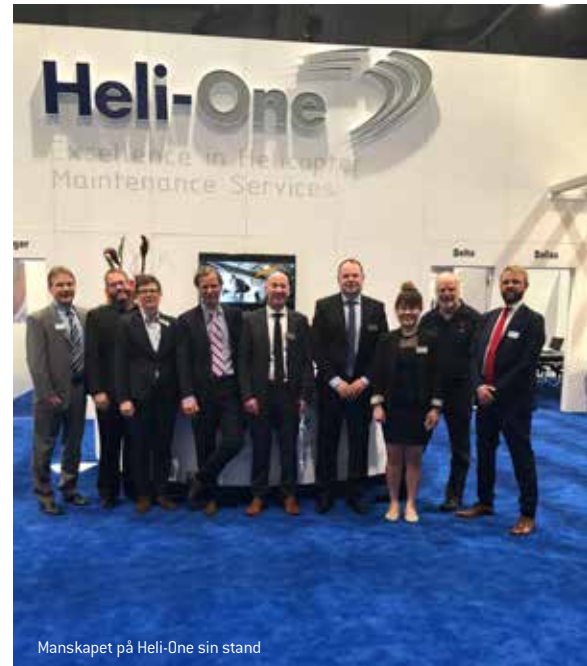
NHF's utsendte, Øyvind Strøm, Sigbjørn Langerud og Øystein Gjengedal



Norke Axnes hadde stand på messen.



Bell Air Taxi



Manskapet på Heli-One sin stand

« På årets messe var det 705 utstillere, det stilles ut både nye, gamle og kommende helikopter, i tillegg til deler, utstyr, verktøy med mer. »

Det helt enkleste hadde ikke motorer for å svinge tuppen, der var det mekanisk rett fra joysticken. Hele enheten med slangen og joystick kan skiftes på 5min, sette på ny og sende ødelagt på reparasjon. De to andre hadde motorer, og de måtte inn for en eventuell skadet slange. Prisen på disse lå på 5.000-10.000 dollar, med andre ord langt billigere enn en reparasjon på XL GO.

Manko på flygere og teknikere

På Heli Expo deles det ut messeavis hver dag, og det som var mest interessant for oss var forsiden på dag 3. Det kommer til å bli manko på piloter og teknikere de nærmeste årene. Dette ifølge en studie i samarbeid mellom universitetet i North Dakota (UND), Helicopter Foundation International og HAI.

Studien mener det blir et underskudd på mer enn 40.000 flyteknikere de neste 20 årene bare i USA.

På det internasjonale markedet mener 70% av operatørene at det er vanskelig å ansette teknikere, og 75% av de som ansetter får ikke tak på den kompetansen de ønsker. Mer enn 57% tror at mangel på teknikere vil begrense veksten i markedet. I tillegg kommer den forventede veksten i Kina som også trenger kvalifiserte teknikere.

Studien kom også med et par forslag for å løse dette. Yrket må gjøres attraktivt for ungdom slik at flere ønsker å bli flyteknikere, samt å gjøre det lettere for militære flyteknikere å få sivile papirer. Her hjemme er vel løsningen å satse på ungdommen og sørge for at det er nok læreplasser tilgjengelig.

En egen avdeling med "Heritage of Helicopters" var også godt synlig på årets messe. Der var det flere "eldre" helikoptre på plass, blant annet AH-64 Apache og Bell AH-1 Cobra.

Alt i alt en flott messe, en plass du kan skaffe alt fra verktøy og utstyr, deler til komplette helikopter. Undertegnede hadde håpet på litt mere nyheter i offshore markedet. Får vi flere konkurrenter til S-92A, hva blir neste generasjons helikopter. Hva med rekkevidde, det blir lengre flyvninger, spesielt i nordområdene. Kommer tiltrotor inn på markedet, eller er det andre løsninger som kommer?

VINTERENS FARLIGSTE EVENTYR

Toppturer og ekstremportaktivitet blir mer og mer populært. Snøskred er ett av mange scenario som crewet på redningshelikopteret fra Florø har trent mye på i vinter. I mars inviterte de til skredøvelse med Norges Røde Kors.

TEKST THORBjørn ERLAND

FAKTA OM SNØSKRED:

- I perioden 2003-2016 omkom 76 personer i snøskred i Norge.
- 80% av ulykkes skredene var utløst av mennesker og rammet personer som befant seg i brattere terreng.
- 20% av ulykkes skredene var i mindre bratt lende og rammet mer tilfeldig turgåere.
- Siden 2003 har det vært sterk økning i ulykker forbundet med menneskeutløste skred i bratt og krevende terreng.
- Mars er måneden med høyest andel ulykker som samsvarer med topptursesong, vinterferie og påske.
- Over 80% av de omkomne ble funnet av organisert letemannskap.
- Bare 43% av de omkomne hadde skredsøker (sender/mottager)

Statistikk viser at flere og flere oppsøker skredfarlige områder. Dette i sammenheng med ekstremport og toppturer som bare blir mer og mer populært. Skredkunnskapen blant befolkningen er dessverre alt for liten. Kameratredning som ofte er den eneste og raskeste måten å hjelpe de som er skredtatt er avhengig av at man har riktig utstyr og er kjent med dette. Men statesikken og forskningen rundt viser at under halvparten av de omkomne hadde sender/mottager på seg og dermed minsker mulighetene for overlevelse og kameratredning.

Kilde: Norges Geotekniske Institutt





4 RÅD

SOM KAN REDDE LIV

- Bruk alltid sender/mottager og tren på hvordan denne fungerer.
 - Ha med utstyr som søkestang og spade.
 - Sjekk alltid vær og skredvarsel for ditt lokale område
 - Mobiltelefon er ikke bare for Instagram og Facebook men rask varsling.
-





Det er en fantastisk vinterdag, sola skinner fra en klar blå himmel, gradestokken kryper ned mot sine minus 15 grader. Det er "rekordvinter" og fantastisk skiføre over hele Sør-Norge. Topp-entusiastene står klare når påsken nærmer seg.

Det samme gjør den fantastiske norske fjellheimen, klar til å ta i mot tusenvis av turglade mennesker.

På Haukåsen i Sogndal står Redningshelikopteret fra Florø, stemningen i crewet er som alltid på topp, praten går lett mens bakkemannskapene hjelper til med refueling av Pumaen da alt plutselig brytes opp av alarmer fra radioene. Ringelyden som starter i det stille og bare bygger seg mer og mer opp i intensitet, som får pulsen til å stige mens adrenalinets pumpes gjennom kroppen.

"HRS kaller Redningshelikopter Florø, HRS kaller Redningshelikopter Florø.. Snøskred på

Sognefjell, flere personer i turgruppe savnet, kommer tilbake med nærmere posisjon. Slutt HRS"

Gjennom hele vinteren har det vært et enormt fokus på trening i forhold til å effektivt drive redningsarbeid i snøskred. Vi vet fra statistikk og forskning at overlevelsesmulighetene er små når en blir tatt av skred. At riktig utstyr, rask hjelp og kameratredning ofte er den eneste faktoren som avgjør liv eller død. Vi vet at det ofte er de første fem minuttene som vil avgjøre utfallet for den skredtatte!

I Norge er over 80% av ulykkes skredene utløst av mennesker og at disse i hovedsak er i terreng brattere en 30 grader. Dette er forenlig med topptur og ekstrem sportaktivitet som blir mer og mer populært.

Et skred i norske fjell går ofte i områder som har skiller mellom snødekke områder og bart fjell, gjennom renner og områder ned i vegetasjon. Dette gir ofte utfordringer der skredtatte er utsatt for store traumer som resultat av fall og sammenstøt. Faren for oksygenmangel/

drukning i kombinasjon med svært alvorlige skader og hypotermi er ofte årsaken til et tragisk utfall.

I dag var det heldigvis øvelse. Crewet på redningshelikopteret fra Florø har blitt invitert til skredøvelse med Norges Røde Kors og i den forbindelse skal helikopteret komme inn i skredområdet som første instans. Av øvelses-tekniske årsaker har vi allerede med oss skredgruppen fra Sogndal og Luster i helikopteret, men vi opptrer som om vi var direkte på tur mot området og begrenset til egen besetning.

Vi mottar nøyaktig posisjon på vei innover mot Sognefjell. Det er en halvtimes flytur inn i området og på vei legges strategier for hvordan vi skal angripe oppgaven. Vi planlegger å gå inn for først å ta et grovt søk over skredet. Avklare skredets beskaffenhet, se etter spor inn og ut av skredet, søk etter ski, staver, klær og utstyr, alt som kan tyde på om hvor personer kan befinne seg.





Vi ankommer skredet og starter grovsøk. Helikopteret tar en sving over skredet da plutselig systemoperatøren rapporterer "visuell på FLIR, klokken 9, halv 9, 8 tilt 45 grader klokken 7 klokken 6 ute av syne" Systemoperatøren har scannet en del av skredet og fått varmesignatur. Samtidig har redningsmann og lege klargjort for å bli heist ned så nært opp til antatt posisjon for der varmesignaturen på FLIR-kameraet ble observert.

I denne fasen har vi også gjort en vurdering av farenivået og muligheter for eventuelle etterskred som vil utsette vårt eget mannskap for fare. Både lege og redningsmann heises ned i skredet utstyrt med sender/mottaker for å søke gjennom skredet effektivt etter personer med tilsvarende utstyr. I tillegg har de med nok utstyr for å kunne grave ut og starte enkel førstehjelp.

De to første er på bakken og vi i helikopteret trekker oss unna. Både for å gi de to på bakken best mulige arbeidsforhold, men også for å hente ytterligere ressurser. Vi flyr oss en runde for så å komme inn lengre nede med gutta fra Røde Kors. Vi setter skredgruppen inn lengre nede i skredet slik at de kan starte med søk oppover i håp om å finne flere personer. I dag var vi så heldige at vi kunne gå inn å sette av skredgruppen uten heising. Noe som ytterligere bidrar til effektivitet i redningsarbeidet.

Når skredgruppen er inne i skredet går turen videre for å hente politiets innsatsleder som skal flys inn til det området der det blir etablert samlingspunkt for ledelse av redningsaksjonen. Her settes også opp telleport slik at det alltid finnes oversikt over alle som arbeider i skredet.

Det tar ikke lang tid før vi hører over sambandet at det er gjort funn av en person i skredet på den posisjonen vi først satte inn redningsmann og lege. Det viste seg at grovsøket og funnet med FLIR-kameraet har gitt resultater og en person er alle rede gravet ut.

Sambandet som brukes i slike redningsaksjoner er statens nødnett. Ett samband som i media her fått ufortjent mye negativ omtale. Men som i dette og i de fleste andre aksjoner fungerer svært tilfredsstillende. Nødnettet gir oss en resurs der alle aktører kommuniserer på et lukket nett uten fare for avlytting eller ytre forstyrrelser. Samtidig som HRS sitter på medlytt og på en enkelt måte kan disponere resurser i tilknytning til aksjonen. Dette vil i mange tilfeller være omdirigering av for eksempel helikopter for å hente lavinehunder eller transport av annet personell.

Vi flyr inn innsatsleder og nå har også ytterligere personell fra Røde Kors ankommet skredet på snøscootere. Det blir gjort funn av totalt tre markører i dagens øvelse.

Skadeomfanget strekker seg fra en omkommet til to skadde der begge må heises ut av helikopter. Vi utfører dette ved hjelp av både trekantsele og rescuebag (myk heisebære). Begge kommer trygt opp i helikopteret før øvelsen avblåses for denne gang.

Snøskred er ett av mange scenario som crewet i Florø har trent mye på i vinter. Og treningen har vist seg nyttig. I løpet av vinteren har det gått flere skred på Vestlandet der det har vært uvisst om personer har blitt tatt. Helikopteret har blitt benyttet til innflyging av personer, lavinehunder og selv deltatt direkte i søk. Men faren er ikke over enda. Selv om vi nærmer oss sommeren ligger det fortsatt store mengder snø i fjellet. Dette er "råtten" snø med ustabile lag. Vi har sett skiløpere havne skårfaste der de selv har utløst skred og vært nær ved å bli tatt. Vi har sett turgåere som havner i skred på grunn av skavler som knekker av under beina på dem. Så om du er gira på topptur og fantastiske opplevelser. Vær forsiktig. Ikke velg den bratteste og mest spektakulære nedfarten og hold deg godt innpå kanten. Når skavlen knekker kan fallhøyden være skremmende stor.



EN FLYPLASS TO

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

PLANES OF FAME



MUSEER

YANKS



Chino airport i California huser både Yanks Air Museum og Planes of Fame Air Museum. En liten flyplass ca en times kjøring fra Los Angeles. Det er mye aktivitet på flyplassen i form av privatflyging, og skole. Cal-Aero Academy var en flyskole der når andre verdenskrig startet, og de fikk i oppdrag å gi grunnleggende flytrenoing til forsvaret. Det er i de gamle lokalene etter Cal-Aero at Planes of Fame holder.





FAKTA

Yanks Air Museum drives som en ideell organisasjon og museet er dedikert til å bevare, restaurere og stille ut amerikanske fly og gjenstander for å vise utviklingen av amerikansk luftfart. Yanks Air Museum huser en av de største og mest historiske samlingene av amerikanske fly. Museet har også en av de største samlingene av fly fra andre verdenskrig.

Planes of Fame Air Museum ble grunnlagt den 12. januar 1957 i Claremont, California, av Edward T. Maloney. Hensikten var å ta vare på gamle og sjeldne fly.

Da de åpnet i 1957 hadde de under ett dusin fly i utstillingen, og ble på den tiden bare kalt Air Museum.

YANKS

Når man kommer til Yanks blir man "møtt" av en Dakota C47 Skytrain, som står rett ved inngangsdøren. Herfra er det bare en sann fornøyelse å være her, luftfarts samlingen starter med det eldste flyet, en 1903 Wright Flyer (kun kopi i samling) og fortsetter opp til 80-tallet, med fly som F-15 Eagle, F-16 Fighting Falcon og Blue Angels F-18 Hornet. Museet har over 190 fly, og noen av flyene er det eneste eksemplaret som finnes av typen. Yanks restaurerer alle fly til luftdyktig tilstand, og i arbeidet med disse sjeldne flyene brukes originale tegninger og materialene som brukes er tilsvarende de originale.

Museet i Chino omfatter 16 400 m² under tak og dekker 10 hektar (40 000 m²). I tillegg til utstillings hangarene, er det tilgang til restaurerings området der det jobbes med forskjellige restaureringsobjekter. Noen av disse flyene vil aldri komme i luften igjen på grunn av at de er så sjeldne, men likevel blir de gjenoppbygget slik at de er luftdyktige. Noe av det mest fascinerende er å gå igjennom det de kaller "boneyard". Der finnes en hel del "vrak" av noen fly, stuet sammen for å få plass til mest mulig på tomten. Minner litt om selvpukk på et biloppuggeri, noe ser helt og fint ut mens andre ting ser ut som om noen bare har vært å forsynt seg og bare klippet ledningene for å få delen med seg.

Totalt er det 190 fly i utstillingen, som dekker perioden 1903 til 1984. Fra mellomkrigstiden er det bla Ryan Brougham, American Eagle A-101 og Swallow TP.

Ryan B-1 Brougham er "søsterflyet" til Spirit of Saint Louis som Charles Lindberg krysset atlanten med i 1927. Dette er den eneste luftdyktige B-1. Løven som brøler i starten på MGM filmer, ble fløyet rundt i en Ryan B-1, den overlevde også en ulykke med denne flytypen i Arizona. Plassen heter i dag Leo Canyon.

Fra andre verdenskrig har de fly som P-51A Mustang, Curtiss P-40 Warhawk, Lockheed P-38 Lightning, P-47m Thunderbolt, North American B-25 Mitchell, Douglas SBD Dauntless, Curtiss SB2C Helldiver og Grumman F6F Hellcat. Mange av disse flyene ble bygget i Sør-California. Dette skal være en av de største samlingene av amerikanske fly.

Av helikopter er det HUM-1 (MC-4A) som er det mest spesielle, det er det første helikoptret med tandem rotor som er sivilt sertifisert i USA. dette er det ene av to HUM-1 helikoptre som ble produsert. Eierne av McCulloch Aircraft, senere McCulloch Motors var mannen som kjøpte London Bridge og flyttet den til Arizona.

Det jobbes også med å bygge et Yanks Air Museum til, i Greenfield, California. Fasiliteten vil bli på 440 dekar (1,8 km²), med et museum på 23.000 m². Så her satses det på å ta vare på "gamle" fly.

PLANES OF FAME

Planes of Fame var en gang i tiden det eneste flymuseet vest for Rocky mountains. Det begynte med at en liten gruppe frivillige satte i gang med å gjøre museets fly flygedyktige.

Samlingen har vokst med årene og i dag er det mer enn 150 fly utstilt.

I 1962 var museet blitt så stort at det måtte flytte og Ontario Airport ble det nye hjemmet. I 1970 ble den flyplassen sanert og de flyene som ikke var luftdyktige ble en del av Movie World, Cars of the Stars and Planes of Fame Museum i Buena Park, California. De flyene som var luftdyktige ble flyttet til Chino Airport hvor museet er i dag.

Muséets samling av japanske fly er den største i verden. Denne samlingen inneholder blant annet det eneste luftdyktige Mitsubishi A6M Zero jagerfly med sin opprinnelige Sakae motor og Aichi D3A som var omtalt i filmen Tora! Tora! Tora!

Museet har også den eneste Northrop N9MB Flying Wing som er luftdyktig, samt en Boeing P-26A Peashooter. I tillegg til mange andre sjeldne og spennende fly.

Planes of Fame har også vokst så mye at de har laget en avdeling til, den ligger i Valle, Arizona og har ca 40 fly, også der er mange luftdyktige. I tillegg er anlegget i Chino utvidet flere ganger.

Museet har månedlige mini flyshow, med spesielle temaer hver gang. Da er det foredrag i tillegg til oppvisning.

Muséet flyr alle sine luftdyktige fly, ved at de er med på flyshow eller bare på besøk hos ett annet museum.

Begge museene er verdt et besøk, så det kan anbefales på det sterkeste for den som er flyinteressert.

Arbeidsrettsseminar for tillitsvalgte i NHF

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

13.-14. november arrangerte forbundet seminar i arbeidsrett med advokatfirmaet Arntzen de Besche. Kurset var åpent for alle men var spesielt rettet mot tillitsvalgte, slik at de har en bedre "verktøykasse" til bruk i sin jobb for medlemmene. Temaene som sto på agendaen var:

Arbeidsgivers styringsrett, de beslutninger som arbeidsgiver kan treffe egenrådig og uten arbeidstakers samtykke.

- Innholdet i styringsretten
- Grensene for styringsretten
- Særskilt om omplassering og beordring

Informasjon og drøfting, arbeidsgiver som har mer enn 50 ansatte er pålagt en plikt til å "informere og drøfte spørsmål av betydning for arbeidstakernes arbeidsforhold" med arbeidstakernes tillitsvalgte.

- Rettslige utgangspunkter
- I hvilke tilfeller har arbeidsgiver en informasjons- og drøftingsplikt?
- Tidspunktet for gjennomføring
- Hva kreves av informasjonen og drøftingen?

Lojalitetsplikt, både arbeidsgiver og arbeidstaker har lojalitetsplikt overfor hverandre.

- Innholdet i lojalitetsplikten
- Rolleforventning
- Grensen mellom forberedelse og aktiv handling
- Særskilt om Code of Conduct, f.eks. plikten til å informere om endringer i helsetilstand
- Konsekvenser av brudd på lojalitetsplikten

Varsling, arbeidstaker har rett og i enkelte tilfeller plikt til å varsle om kritikkverdige forhold i virksomheten.

- Varslingsregler etter arbeidsmiljøloven
- Arbeidstakers rett og plikt til varsling
- Arbeidsgivers plikt til å utarbeide varslingsrutiner
- Forbud mot gjengjeldelse
- Hva må du vite som arbeidstaker?
- Hva må du vite som tillitsvalgt?

Sykemeldte arbeidstakere – oppfølging, tilrettelegging og oppsigelse.

- Arbeidsgivers plikt til oppfølging av sykemeldte ansatte
- Arbeidsgivers tilretteleggingsplikt og arbeidstakers medvirkningsplikt
- Betydningen av dokumentasjon
- Terskelen for oppsigelse grunnet sykdom

Arbeidstid, sikre at arbeidstakerne har en arbeidstid som ikke påfører dem og deres nærmeste familie unødige helsemessige og sosiale belastninger sammen med målsettingen om å ikke gi faste regler som skal anvendes i alle arbeidssituasjoner, men å trekke opp rammene og til en viss grad overlate til partene selv å fastsette detaljene.

- De alminnelige grensene etter arbeidsmiljøloven: alminnelig arbeidstid, gjennomsnittsberegning, overtid, samlet arbeidstid, daglig og ukentlig arbeidsfri.
- Muligheter for andre arbeidstidsordninger etter avtale med tillitsvalgte.
- Praktiske problemstillinger

Kollektiv arbeidsrett finner vi i arbeidstvistloven (arbtvl.), tariffavtalene, rettspraksis fra Arbeidsretten, Folkeretten – EMK, FNs to menneskerettskonvensjoner, ILO konvensjoner og den reviderte Europeiske Sosialpakt.

- Overblikk kollektiv arbeidsrett
- Forhandlinger: forberedelse, gjennomføring, etterarbeid
- Skrivning av protokoller
- Hvordan unngå at motparten trener forhandlingene?
- Tolkning av kollektive avtaler

Kontrolltiltak i virksomheten - håndtering av arbeidstakers personvern og arbeidsgivers ønske om å kontrollere ansatte for å sikre en forsvarlig drift og hindre uønskede handlinger.

- Vilkår, drøfting og informasjon
- Behandling av personopplysninger, særlig i multinasjonale selskaper
- Arbeidsgivers adgang til å foreta testing og kontrollering av arbeidstaker, eksempelvis skanning, rustesting.
- Videovervåkning etc.

Det var to dager med mye informasjon, som gjør at de tillitsvalgte står bedre rustet til å håndtere situasjoner som kan oppstå på arbeidsplassen. Ønsker du mere info om temaene er det bare å kontakte de tillitsvalgte på din arbeidsplass.

ARNTZEN
DE BESCHE



Luftfartskonferansen

Da var det duket for Luftfartskonferansen 2018 og denne gangen var NHF representert av styremedlem økonomi, Sigbjørn Langerud, og styremedlem lover og bestemmelser, Tommy Olsen.

TEKST SIGBJØRN LANGERUD

DAG 1

Konferansier, Eva-Charlotte Stenseth, åpnet første dag ved å introdusere statssekretær Brage Baklia. Både Erna Solberg og Ketil Solvik-Olsen hadde meldt avbud men vi fikk presentert en video fra vår statsminister. Hun la vekt på reduksjon av CO2 utslipp og at vi er det landet i Europa hvor befolkningen flyr mest. Dette var noe statssekretæren understreket, luftfarten er tross alt det eneste kollektive transporttilbudet som dekker hele landet. Han kunne også fortelle at CO2 utslipp pr. sete er halvert siden 2001 og at målsettingen er klimanøytralitet innen 2030, en målsetting i takt med EU's kvotesystem for utslipp. Denne målsettingen skal muliggjøres ved ny teknologi, og eksempelvis ved at OSL tilbyr biodrivstoff. I tillegg så statsråden for seg innføringen av elektriske fly som et virkemiddel i veien mot klimanøytralitet. Et overordnet mål fra Avinor var her at all innenriks flytrafikk skal være elektrisk fra 2040.

Statssekretæren snakket så om droner, en ny æra i luftfarten og som kan løse mange oppgaver. Det ble her vektlagt at endringer i regelverket ikke skal bremse en offensiv utvikling og at regjeringen er i ferd med å utvikle en videre strategi for droner. Norge skal være et foregangsland på dette området. Fremtidens lufthavner var også et viktig tema for statsråden, og konkurranse var her veien til en effektiv drift. Noe som innebærer at også Avinor kan konkurranseutsette egen virksomhet. Sikkerhetstjenester er et eksempel på dette.

Statsråden poengterte faren ved høye kostnader for luftfarten i Norge, noe som vil kunne føre til utflagging, og samtidig viktigheten av å opprettholde et godt tilbud i hele landet. Med et Avinor hvor tax-free omsetning står hvor 1/4 av inntektene, så er man avhengige av å tenke nytt. Fjernstyrte tårn er en del av denne nye satsingen for å møte fremtiden.

Så var det luftfartsdirektør Lars Kobbestad sin tur på talerstolen. Kobbestad åpnet med

å erklære at Luftfartskonferansen fra nå av skulle være en årlig begivenhet, da det ikke var noen Luftfartskonferanse i 2017. Han stilte også spørsmålet om hvordan fremtidens luftfart skal bli.

2017 medførte 4 fatale ulykker, men ingen innenfor offshore eller kommersiell luftfart. I tillegg har det vært et høyt antall omkomne de to siste årene, men en nedadgående trend for ulykker med lettere personskader. Globalt er 2017, ifølge EASA, det tryggeste året noensinne i luftfarten. 63 omkomne i 2017 mot 2365 i 1972. En nedgang som er et resultat av godt arbeid i bransjen. Luftfartsdirektøren kommenterte så prognosene for antall passasjerer i årene fremover, med en økning fra 55 millioner i dag til 80 millioner i 2040 for Norge og en enda større økning internasjonalt.

Direktøren anser også luftfart som den mest miljøvennlige måten å reise på men trakk frem utfordringen med CO2 utslipp. Og et av tiltakene for fremtiden er elektriske fly, med en målsetting på 100 passasjerer og rekkevidde på 1000km innen 2030.

Kobbestad refererte til Airbus. Han mente også at man burde stimulere til bruk av el-fly, sett i lys av Norges spredte bebyggelse og korte distanser mellom flyplassene. Drone taxi ble også nevnt, i form av at det i dag er en realitet. Kobbestad stilte også spørsmål om førerløse passasjerfly, Han mente at dette ikke var en diskusjon pr i dag, men kanskje i fremtiden.

Howdan blir Luftfartstilsynets rolle i en fremtid med økt globalisering, konkurranse og økt proteksjonisme?

Regjeringens overordnede mål er her ingen drepte eller skadde i transportsektoren. Samtidig får tilsynet mindre ressurser og flere oppgaver. Tilsynet vil møte dette ved å samle inn relevant sikkerhetsinformasjon, analysere denne og bruke ressurser på de områdene med størst potensial for å øke flysikkerheten. Direktøren ønsker en samfunnsnyttig luftfart med konkurranse mellom aktørene. Og en

balanse mellom samfunnsnytte og sikkerhet, men sikkerhet skal alltid komme først. Luftfartstilsynet må tenke nytt, men det er og skal være trygt å fly i Norge, også i fremtiden.

Så var det klart for utdelingen av Luftfartstilsynets Sikkerhetspris 2017. Denne gikk i år til Anne Chavez og Avinor Flysikring AS, blant annet for en en fremdragende mengde avviksrapporter.

Derefter var det lunsj for sultne deltagere.

Etter lunsj var det Glenn Llewellyn, General Manager Electrification, Airbus, som besteg podiet. Her ble det trukket paralleller fra de siste års utvikling i bilindustrien til hva som vil skje på el-fly fronten i årene fremover. Airbus ønsker å gå fra City Airbus i 2018 til E-fan X i 2020, med 2 megawatt i motorstyrke. De satser på å ha fly med 100 seter rundt år 2030 med setekapasitet på 20-40 tidligere enn dette.

Så hvorfor elektrisk? Mindre støy gir mulighet for 24/7 operations. Reduserte driftskostnader i form av færre deler, høyere grad av pålitelighet, lavere vedlikeholdskostnader. Lave eller null utslipp. Nye muligheter som long range VTOL, kortere take-off og landing samt forbedret aerodynamikk.

Llewellyn trakk også frem muligheten for el-helikoptre, og deres nye modell Vahana som skal ha testflight i fremtid.

Airbus er et selskap i vekst og noen av målene de ser for seg er karbon nøytrale flyvninger innen 2040, noe som fordrer en økt produksjon av fornybar energi.

Llewellyn trakk også frem noen av problemene med 5000 volt driftsspennning i stor høyde og med krav til lav vekt. Dette gir risiko for overslag og man har utfordringer med elektrisk isolering.

Samtidig har de under testing og bygging også

kommet frem til fordeler. Motorene er langt billigere og man kan øke antallet, dette gir økt sikkerhet. Man trenger også 40% mindre kraft enn et konvensjonelt fly. Man har bedre stall egenskaper og behovet for "high-lift devices", som flaps og slats forsvinner.

Llewellyn mente også at el-fly vil kreve en endring i dagens måte å drifte luftfarten. Da med tanke på lading, bytte av batteri og refueling av hydrogen. Batterier vil ha strenge krav til life cycles for fly men vil kunne brukes i installasjoner på bakken når de er due life time. En integrering av el-fly med kortere rekkevidde vil også kreve en omlegging av ruter for at de skal inkluderes i den nåværende flåten. Sammen med sertifisering vil dette kreve mye samarbeid mellom de forskjellige aktørene.

Så var det administrerende direktør i Widerøe, Stein Nilsen, sin tur til å legge frem sine fremtidsplaner for elektriske fly på det norske markedet.

Widerøe er Norges eldste flyselskap og Nilsen omtaler sitt selskap som "distriktenes kollektivtrafikk". Widerøes aldrende flåte opererer med turboprop-motorer, et konsept fra 1970-tallet. Og de investerer 300 millioner i sin nåværende flåte for å øke levetiden og oppnå fortsatt bruk i 10 år til på Widerøes rutenett. Widerøe ønsker derfor å satse på el-fly i fremtiden, med en målsetting om å ha dette på plass innen 2030. Nilsen mener at det norske markedet er godt egnet for små fly og korte strekninger. Samtidig nevner han også

utfordringene for Widerøe. Et oppdatert regelverk må på plass, ny infrastruktur, el-fly med trykkabin for økt sikkerhet, ny batteriteknologi som gir lavere kostnader og økt brannsikkerhet i tillegg til nye materialtyper for å kunne lage lettere fly. Direktøren mener det er et potensiale til å bli den mest miljøvennlige transportform på mellomlange strekninger og understreker at dette kun er mulig med samarbeid mellom alle aktører. Grønnere, billigere og bærekraftig.

Så var det anledning for salen å stille spørsmål til Lars Kobbestad (LT), Glenn Llewellyn (Airbus) og Stein Nilsen (Widerøe).

Salen: Når kan el-fly være operativt i Norge?
Airbus: Teknisk mulig på 2020-tallet.
Kommersielt på 2030-tallet

LT: Åpne for tilpasning, skal ikke være noen flaskehals

Salen: Første kommersiell autonome flight?
Airbus: Teknisk mulig innen 2025

Widerøe: Ikke en teknologisk utfordring men krav fra passasjerer om pilot i cockpit

Salen: Ufordringer ved el-fly i stor høyde?
Airbus: Høy spenning gir fare for overslag (arching). Men lufttetthet har ingen innvirkning på ytelse sammenlignet med konvensjonelle gassturbiner. Når det gjelder temperatur så kan overskuddsvarme brukes til oppvarming av batterier etc.. Batteriteknologien er under stadig utvikling og går fra 3-400 W/h pr.kg i dag, til 650 W/h pr. kg som er under test i dag.

I tillegg vil fuel celler være en del av dette, ikke bare ren batteridrift.

Salen: Antall seter?

Widerøe: Under 19 til å begynne med, 40-50 etterhvert.

Salen: Cruise speed?

Airbus: Under Mach 0,7 på short-range.

Salen: Anti-ice?

Airbus: Bruk av overskuddsvarme til anti-ice

Salen: Klimaeffekt av brukte batterier?

Airbus: Gjenbruk av brukte batterier fra luftfarten, kan brukes på bakke-installasjoner.

Salen: Pris?

Airbus: Konkurransedyktig

Salen: Helikopter?

Airbus: Ja! VTOL er under testing og har stort potensiale

Så var det pause frem til workshops og ekskursionsjoner.

Styremedlem økonomi deltok på omvisning i det midlertidige lokalet på Bodø Lufthavn som huser de kontrollrommet til de nye fjernstyrte tårnene. Disse var derimot langt fra ferdige og Avinor, Kongsberg Gruppen og Indra Navia jobber fortsatt med å få til et ferdig produkt. De løsninger som allerede er på plass visste stort potensiale og det er liten tvil om at de nye løsningene vil bli like sikker som de eksisterende manuelle tårnene. Dette er da også noe Avinor lover i forbindelse med innføringen av de nye tårnene.

Styremedlem lover og bestemmelser deltok på en workshop for CRS. Workshoppen var delt inn i fire deler, der man så på hva egentlig CRS er, og hvilke krav som stilles til en CRS.





Videre ble det gjennomgått hvilke avvik og funn LT har gjort når det har vært på inspeksjon hos Part-21/145/M organisasjoner. I stor grad er det prosedyremanualene som det gis avvik på. Tredje del dreide seg om den nye tilsynsmedtodikken som LT kommer til å gjennomføre. Dette dreier seg mer om desktop-basert tilsyn, der manualer og prosedyrer gjennomgås av tilsynet i Bodø, før de reiser ut på inspeksjon. De mener at dette er fordelaktig, for da får de mer tid til å gå i dybden når de er ute i felten. Fjerde og siste del dreide seg om spørsmål som hadde kommet inn i forkant av workshopen. Her var det ikke veldig mye, men det kom opp litt om independent inspection, og bruk av digitale media. LT presiserte at dette ikke er forbudt i dag, men har til gode å se prosedyrer som er så gode at de ivaretar dagens standard.

På kvelden var det minglemiddag hvor alle aktører var samlet over god mat og noe godt i glasset.

DAG 2

Dag 2 åpnet med droner og en dialog om fremtidens utfordringer for kommersielle aktører mellom Dag Richard Isdahl-Eng i Orbiton og Seksjonsjef i LT, Bente Heggedal. Her ble det først vist en video om bruk av drone ved inspeksjon av broer for Statens Vegvesen, noe som viste potensial for bruken av droner i diverse arbeidsoppgaver.

Det er på landsbasis solgt 230 000,- droner og den første tillatelsen for kommersiell bruk ble gitt i 2006. Dette er en ung bransje og LT forventer at bransjen selv skal finne løsninger innenfor gitte regelverk.

Samtidig uttrykker bransjen bekymring for uforutsigbarheten ved et nytt regelverk i mai. Orbiton ønsker å ligge forkant for å møte dette nye regelverket. De uttrykte bekymring over tilgjengelighet på luftrom og skepsisen til en bransje som generelt har lite tillit. De ønsker å

gjøre noe med dette og fremmer egen sikkerhetskultur for å oppnå status som en seriøs aktør i luftfarten. De fremhevet også viktigheten av at bestillings kompetansen må økes hos oppdragsgiverne. En annen utfordring som ble nevnt er den hyppige utskiftningen av droner grunnet en rask teknologisk utvikling. Dette vanskeliggjør typegodkjenning som tradisjonelt er en tidkrevende affære i luftfarten.

Så var det klart for Lukasz Gadowski, styreformann i Volocopter, han var her for å fortelle oss om dronetaxi. Han kunne vise frem bilder av en modell som var under utvikling og allerede hadde hatt sin første autonome flight i Dubai i 2017, Volocopter VC200. En elektrisk VTOL med plass til to personer. Målet er å ha denne EASA sertifisert og i full operasjon innen de neste to årene. Gadowski presenterte dette som et produkt for allmennheten men NHF er likevel litt skeptiske og spør at dette nok vil bli et produkt for de som er villig til å betale det lille ekstra for en litt raskere reise. Det er mer sannsynlig å se for seg dette som et tillegg til den kommersielle trafikken som allerede eksisterer i dag.

Med den nye trafikken i form av elektriske VTOL og droner, så dukker det også opp et behov for en ny regulering av luftrommet som favner disse nye løsningene. Og fra SESAR (Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research programme kom Julie Idalot for å snakke integrering om av droner. Her ble det også kort levetid og rask utvikling i markedet nevnt som utfordringer, i tillegg til at mye av trafikken med droner vil være autonom. Noe som krever at reguleringen av lufttrafikken vil være basert på enveis kommunikasjon mot dronen og at man gir dronen begrensninger i luftrommet, noe SESAR definerer som U-space. Man ser for seg å rulle ut en begrenset versjon av U-space i 2019 med full implementering i 2030.

Derefter var det duket for LT's egen Kine Myklebust fra Strategiavdelingen i Luftfartstilsynet. Myklebust presenterte en rekke slides som viste den sikkerhetsmessige utviklingen i 2017 for norsk luftfart. Det er svært positivt at det i 2017 ikke var noen ulykker i kommersiell ruteflyvning og flyvning offshore. For innenlands helikopter hadde man imidlertid 3 ulykker med til sammen 8 omkomne. For privatfly hadde man 13 ulykker, 3 av disse var fatale og med fem omkomne. Dette viser at det fortsatt er et godt stykke arbeid å gjøre i norsk luftfart.

Myklebust kunne også fortelle om en generelt nedadgående trend i antall personskader. De siste års økning i skader på luftfartøy ble også nevnt, med en markant nedgang for 2017. I 2015 var halvparten av disse påført under håndtering av luftfartøy i utlandet. Det er også en økning i ulykker og hendelser med droner.

Myklebust avsluttet med å poengtere viktigheten av å lære av ulykker samt å ivareta en god rapporteringskultur for skader, feil og mangler.

Hva er et flyselskap, spør Parats Nestleder, Vegard Einan. Han leverte et glitrende foredrag om utfordringer og muligheter for arbeidstakerne. Einan åpnet med å rose LT for åpenhet og evnen til å lytte. Han fortsatte så med å uttrykke bekymring for et svekket arbeidsmiljøvern, og med en norsk luftfart som endres med regjering og hvor vilkårene ikke går utover de reisende men bransjen selv. Parat beskyldes for å være proteksjonistiske mens de jobber for å opprettholde norske forhold i bransjen. Med noe som sannsynligvis er det mest krevende kortbanenettet i Europa kreves det høy kompetanse for å opprettholde sikkerheten. Den norske luftfarten er rutene med passasjerer og frakt, norsk AOC, norske Luftfartsmyndigheter og ansatte med norske lover og regler.

Einan dro frem fritt valg av AOC og de sikkerhetsmessige utfordringene ved å ha ansatte spredt

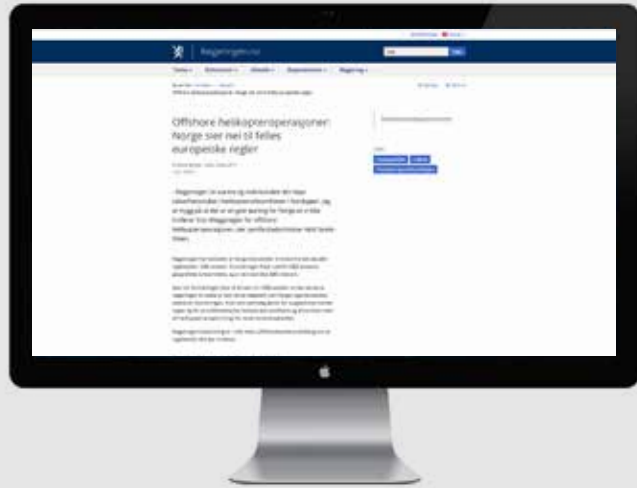
over forskjellige selskap. Einar mener også at utflagging er å utvise et dårlig samfunnsansvar og stiller spørsmålet om det har noen betydning hvem som er arbeidsgiver? Komplekse sammen-setninger av besetninger gir dårlig beskyttelse for ansatte samtidig som det gir en svekket mulighet for å påvirke sikkerhetskulturen da dette arbeidet skjer hos ens egen arbeidsgiver, ikke hos kunden der de er leid inn for å utføre et arbeid. Gir dette en dårligere rapportering-skultur? Har et bemanningsbyrå interesse av at ansatte rapporterer en kunde? Einar er her klar på at selskapskultur og sikkerhetskultur går hånd i hånd. Samfunnsansvar er mer enn billige flybilletter. Myndighetene må her sette grenser for selskaper og arbeidsgivere og innrømme at HMS har en direkte innvirkning på sikkerhetskul-turen.

Og som siste foredragsholdere var Stine R. Westby og Brede Nielsen fra Avinor, de skulle presentere fremtidens lufthavn. Innovasjon var stikkordet. De hadde delt opp dette i samhan-dling mellom fire emner, vedlikehold og utbyg-ging, miljø, automatisering samt fjernstyring og overvåkning. På miljøsidene trakk de frem biofuel, som første i verden kan dette nå leveres på OSL og Flesland. Avinor har også innført elektrisk biler. Man har jobbet mye med å endre innflyvninger for å minske støy. Det har også blitt investert i solcellepanel på de nye byggene som oppføres på flyplassene. En større grad av automatisering gjennomføres ved at man tester ut selvgående brøytemaskiner, robotklippere tar seg av gresset på Sola Lufthavn og de ser for seg en større grad av automatisering i håndter-ingen av bagasje. Man ønsket også å teste ut fjernstyring av alle prosesser rundt håndtering av passasjerer i tillegg til endring av workflow for denne håndteringen.

Automatiseringen av tårnene ble selvfølgelig også trukket frem med driftsovervåkning på tvers av flyplasser, i tillegg til bruk av droner for inspeksjon av flyplasser.

I forbindelse med vedlikehold og utbygging ble økt bruk av 3D modeller ved planlegging og utbygging trukket frem. Dette er jo noe som har eksistert i flere tiår, men man har da valgt å bruke dette i større grad. Klargjøring av av flyplasser for innføringen av el-fly var et viktig moment for Westby og Nielsen. Når dette kommer skal Avinor være klare med støtteapparatet og de skal ikke være noen begrensning.

Og med det var Luftfartskonferansen 2018 over.



Nasjonal HOFØ forskrift

NHF har vært bidragsyter i utarbeidelsen av nasjonal HOFØ forskrift i løpet av det siste året. 24. mai 2017 bestemte Regjeringen seg for å ikke implementere HOFØ-regelverket på norsk kontinentalsokkel. EASA-regelverket vil bli gjort gyldig på fastlandet og ut til 12 nautiske mil, gjennom forpliktelser som Norge har gjennom EØS-avtalen.

TEKST TOMMY OLSEN

Luftfartstilsynet fikk i oppgave å utforme en ny nasjonal forskrift som skal brukes på kontinentalsokkelen. Denne tar utgangspunkt i HOFØ regelverket, men stiller også en rekke tilleggskrav til helikopteroperasjonene på norsk kontinentalsokkel.

Blant annet stilles det krav til at helikopteroperatøren har norsk AOC utstedt av det norske luftfartstilsynet. Dette betyr at operatøren stilles under tilsyn av norske myndigheter, noe som NHF hele veien har ment er svært viktig for å beholde kontroll over operasjonene.

NHF anser dette som et av de viktigste sikkerhetstiltakene, siden det grundige sikkerhetsarbeidet som ble satt i verk etter Norge-ulykken i 1997.

NHF vil berømme Luftfartstilsynet for en åpen og effektiv arbeidsmetode i regelverksutviklingen. Tilsynet har laget en helt ny forskrift i rekordfart, når man ser på forvaltningen for øvrig i Norge. Arbeidet har vært gjennomført i samarbeid med bransje og industri, slik at alle parter har fått mulighet til å bidra med innspill. NHF har tro på at dette gjør regelverket moderne og ikke minst anvendelig i praksis.

Regelverkspakken skal tre i kraft den 1. juli i år, og dette samsvarer med ikrafttredelse av HOFØ-regelverket ellers i Europa. NHF har forståelse for at datoen ikke er tilfeldig valgt.

NHF skulle gjerne sett at vi har fått gjennomslag for våre innspill angående tekniske krav, men har i samme omgang forståelse for at prosessen har vært i knap-peste laget for å utrede disse forslagene tilstrekkelig på nåværende tidspunkt. NHF ønsker likevel å jobbe videre med myndighetene for å få formalisert slike krav. Spesielt krav som allerede er veletablerte kundekrav, mener NHF at det er på høy tid å formalisere gjennom gjeldende regelverk.

Her kan du lese mer om det nye regelverket;

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-n/2018/forskrifter-om-helikopter-offshoreoperasjoner/>

Flydagen på Sola

9. juni ble var det igjen flystevne på Sola. I år var det et "lite" stevne som gikk over en dag. Med brukbart vær ble det en fin opplevelse for de som valgte å tilbringe dagen på flyplassen.



Mange var nok spesielt interessert i å se Starfighter CF104, dette er den eneste starfighter som er luftdyktig i Europa.



REPRESENTANTSKAPMØTET 2018



Årets representantskapsmøte ble i tradisjon tro avholdt på hotell Hummeren i Tananger.

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

Det ble startet med et kurs/innlegg om protokollskrivning. Ann Mari Risvoll Winterhus Fjeld, fra Arntzen de Besche gå oss en innføring i protokoller.

Det ble satt fokus på viktigheten av å skrive protokoller/referater fra møter med bedriften. Det er lett når man er enig, men kanskje enda viktigere når man ikke er enige om en sak. Protokollen/referatet skal skrives og signeres av begge parter, og der skal det komme frem hva man er enige om og hva man er uenige om. En godt skrevet protokoll vil gjøre det lettere å forholde seg til fakta ved senere møter/forhandlinger i saken. Hvis det dreier seg om alvorlige saker som kan ende opp i arbeidsretten vil protokollene/referatene som er skrevet få stor betydning.

En godt skrevet protokoll skal inneholde:

- tid og sted for møtet
- hvem som var tilstede og hvem de representerte
- hva tvisten dreier seg om
- partenes standpunkter
- resultat
- underskrift fra minst en fra hver side

Dette er bare noen av punkter av det som ble gjennomgått, det viktigste er at våre tillitsvalgte er godt skolert på temaet og vet hva som kreves.

Neste post på agendaen var styrets beretning om året som gikk, har vi gjort den jobben forrige representantskapsmøte påla oss? Alle styremedlemmer presenterte sin del av årsberetningen, uten de store kommentarer.

Og så var det nytt prinsipp og handlingsprogram som ble utarbeidet, hva skal styret jobbe med i kommende periode. Dette kan leses på våre nettsider for de som ønsker.

Selve representantskapsmøtet startet på lørdags morgen ved at forbundets leder Øyvind Strøm ønsket delegatene velkommen. Under møtet ble også styrets rapport om tilslutning/samarbeid til andre forbund presentert, et arbeid

styret ble pålagt å gjennomføre av forrige representantskapsmøte. Spørsmålet er, skal NHF fortsette som eget forbund eller skal vi gå inn i noen av de store. Etter styrets oppsummering av fordeler og ulemper med å være selvstendig eller å gå inn i en større forening ble dette lagt dødt.

NHF SKAL BESTÅ SOM EGGET FORBUND.

På tampen av møtet presenterte leder planer om kjøp av eget hus, og hvilke muligheter det gir oss. Litt spørsmål frem og tilbake, men de fleste likte ideen om eget hus og de mulighetene det gir oss. Kurs, møter og andre arrangementer kan avholdes uten å leie lokaler, i tillegg vil lokalforeningene ha mulighet til å disponere huset til sine aktiviteter.

Valget ble gjennomført og følgende sitter i styret:

Leder:

Øyvind Strøm BNTF

Nestleder:

Rolf Bergstrøm BNTF

Sekretær:

Tom Indahl BNTF

Styremedlem Økonomi:

Sigbjørn Langerud, MF-H1

Styremedlem Info:

Øyvind Gjengedal, MF-HS

Styremedlem Lover og bestemmelser:

Tommy Olsen, MF-HS

Styremedlem Utdanning:

Tore Loe, MF-HS

Under lørdagens middag fikk Gulli (Jill Gunn) overrakt gave og blomster fra MF-H1, MF-HS og NHF som takk for innsatsen. Hun har valgt å tre inn i pensjonistenes rekke etter 20 år som foreningssekretær. Hun har i alle år holdt orden på forbundets, MF-HS og MF-H1 sine papirer og regnskaper, og vi kan bare takke henne for en flott utført jobb.

Med det var årets representantskapsmøte over, og siden det ble huskjøp for forbundet så får vi se hvor neste representantskapsmøte blir.



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



Situasjonen i Lufttransport

4. mai 2018 fikk LT-Tech beskjed om at de ikke fikk levere vedlikeholdet til den nye operatøren av ambulansfly. Har dette vært en reell konkurranse, eller ett spill for galleriet, mye tyder på det siste. **TEKST TOMMY OLSEN**

NHF fikk beskjed fra medlemmene i LTF at vedlikeholdet skal flyttes til Østersund med den nye operatøren. NHF reagerer svært negativt på at vedlikehold av norske fly, samt norske arbeidsplasser flagges ut av landet. Ekstra graverende er det når dette skjer på statlige kontrakter.

24. mai, ble det avholdt åpen høring i Stortinget på vegne av Helse- og omsorgskomiteen, angående situasjonen innen luftambulansetjenesten. Høringen ble gjennomført etter; Representantforslag om å annullere anbud med selskapet Babcock før luftambulansetjenesten bryter sammen, forlenge avtalen med Lufttransport og forberede offentlig drift av tjenesten på sikt, fra Bjørnar Moxnes i partiet Rødt. Detaljene om høringen ligger tilgjengelig på Stortingets hjemmesider;

<https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Horing/horing/?h=10003960>

NHF var til stede under høringen med tre representanter. Dette var Øystein Sandnes (LTF), Tommy Olsen (NHF) og Øyvind Strøm (NHF). Øyvind Strøm holdt innlegg på vegne av medlemmene i LTF og LTAF, for å fremme vårt syn i saken. Det ble også innsendt dokumentasjon til komiteen både i forkant og i etterkant av høringen.

Saken er videre blitt behandlet i Stortinget, fredag 7.6.2018. Detaljene fra saksbehandlingen finnes her:

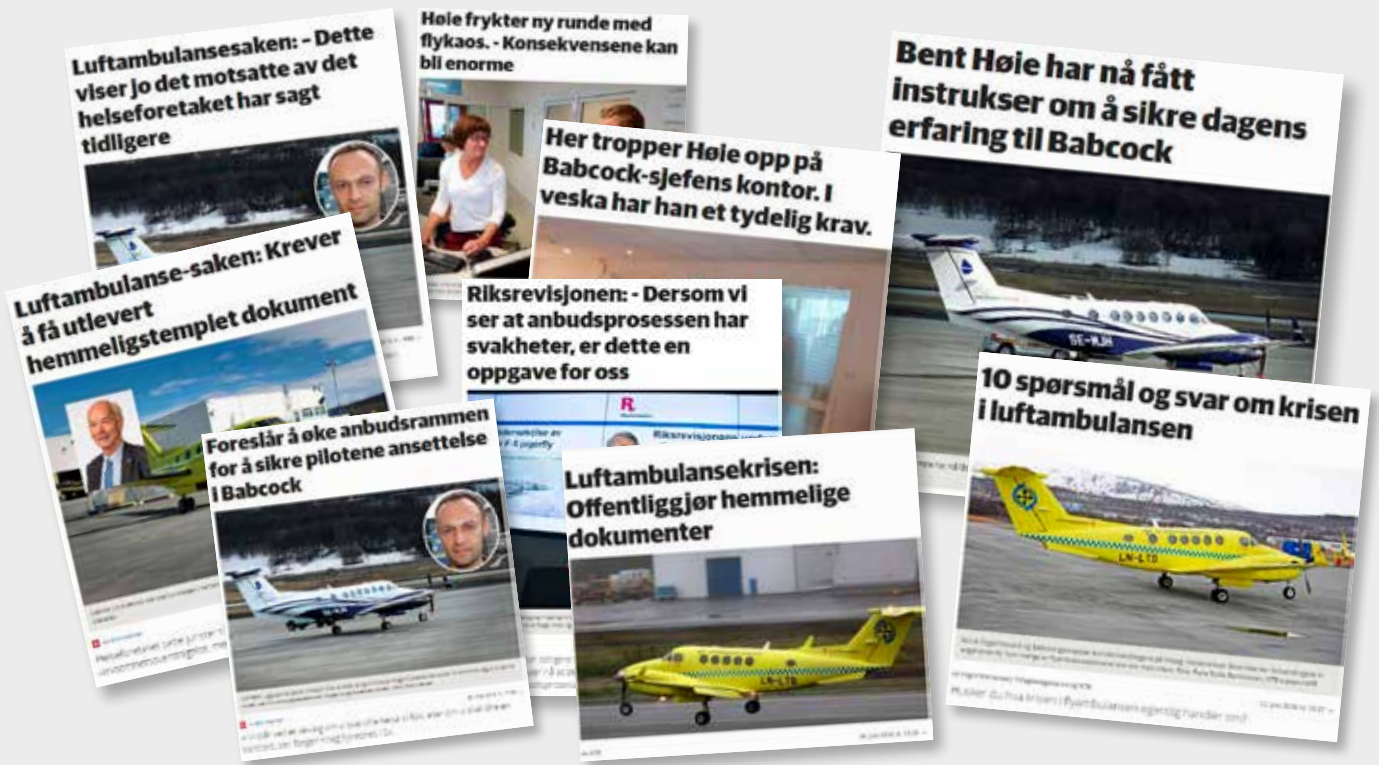
<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=72244>

I korte trekk ble resultatet i Stortingsbehandlingen slik;

“Stortinget har behandlet sak om beredskapen i luftambulansetjenesten. Bakgrunnen er den reduserte ambulansflyberedskapen som har oppstått i forbindelse med anbudsprosessen og

overgang til ny operatør for tjenesten. Forslaget om å annullere anbudet med selskapet Babcock fikk bare støtte fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt, og ble dermed ikke vedtatt. Stortinget har enstemmig vedtatt å be regjeringen utrede offentlig/ideell drift av luftambulansetjenesten. Videre er det enstemmig vedtatt å be regjeringen evaluere anbudsprosessen vedrørende luftambulansetjenesten. Med støtte fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt ble det flertall for å be regjeringen sikre at erfaring og kompetanse i dagens luftambulansetjeneste videreføres, enten gjennom forhandlinger med operatør, gjennom ny anbudsrunde med krav om virksomhetsoverdragelse eller på annen egnet måte.”

NHF har også avholdt medlemsmøte hos Lufttransport i Tromsø. Dette kan du lese om i egen artikkel.



Medlemsmøte Luftrtransport

TEKST TOMMY OLSEN

Mandag 11. juni var NHF til stede på medlemsmøte hos LTTF og LTTAF i Tromsø.

På medlemsmøtet ble det i første omgang gitt generell informasjon om bedriftens situasjon i forhold til tap av kontraktene for flygninger med Luftambulansen. Dette gjelder både for helikopter og vanlige fly. LT Tech har lovet at ingen skal sies opp i løpet av 2018, fordi man ikke ønsker å komme i en situasjon der man sier opp, samtidig som en del slutter frivillig og man til slutt havner i en situasjon der man står uten nok kvalifisert arbeidskraft.

Videre informerte Øystein Sandnes, LTTF, om hva som har vært gjort i saken rundt anbuds tildelingen, der Babcock Scandinavian Air Ambulance vant kontrakten om flygninger for luftambulansetjenesten. NHF supplerte med informasjon om hva som har vært gjort fra forbundets side, og hvilke mekanismer forbundet kan bruke for å påvirke i saken.

Det ble videre informert fra forbundets leder, om hvilke ressurser forbundet har for å avhjelpe



i en eventuell nedbemanningssituasjon. Underveis i denne diskusjonen kom det frem at det allerede er teknisk personell som har fått tilbud om jobb i andre selskaper, og en del ansatte som kommer til å søke jobb andre steder relativt raskt. NHF mener dette er et klart signal om at kompetanse og erfaring kommer til å forsvinne fra luftambulans-

tjenesten, når det gjelder vedlikehold av flyene.

NHF orienterte om lignende prosesser i andre selskaper som har medlemmer i forbundet, og hvordan nedbemanning har vært håndtert tidligere.



Rikets tilstand etter to år i stormen

LT TECH AS

Aldri har driften gått så bra som den gjør i skrivende stund. Samtlige syv Line stasjoner på fastlandet går som en nyoppladet Tesla, NAWSARH og Do228 driften på Svalbard driftes trygt og effektivt. Produksjonen på tungt vedlikehold på hovedbasen i Tromsø er høy, folk jobber intenst mot tiden som i stor grad er tilknyttet økonomien i selskapet. TEKST ERLEND H. OLSEN



Samtidig går tiden sakte, men sikkert mot det ukjente, mot sommeren 2019, mot en ny hverdag. 1. juni i år avsluttet vi driften av AW139 som har vært en stor og viktig jobb for LT Tech. Neste sommer skal vi avslutte driften av vår B200 flåte, bærebjelken for omsetningen i LT Tech. Denne bjelken har vi i selskapet et mål om å erstatte, men hvilken form eller materiale den vil ha vites ikke i skrivende stund. Jeg personlig har som mål og ønske, om at B200 serien skal bli i vår portefølje i elleve år til uavhengig av operatør.

KOMPETANSE

75 ansatte, hvorav 60 er teknikere, avionikere og mekanikere, håndterer vi i dag en flåte fordelt på to flytyper og tre helikoptertyper. Samtidig selger vi tjenester på ytterligere to helikoptertyper. Vi leier til stadig ut personell til operatører i Norge som ikke har den kompetansen i innehar, med B2 kompetanse og B1.3 kompetanse som gjengangere. Uten å anstrenge de små grå kan vi ramse opp 7 operatørselskaper som vi server per dags dato. For å understøtte disse operasjonene har vi en logistikkavdeling med en meget lang fartstid, som med sin kunnskap om markedet sikrer oss en meget presis leveranse av det vi trenger når vi trenger det.

Vi ble i en artikkel tidligere i sommer informert om at vi ikke hadde kompetanse til å håndtere BSAA sin nye B250 flåte. Da kjente jeg selv at pulsen ble litt forøket, noe jeg tror var en reaksjon som mange rundt meg og kjente på. Jeg tror hele LT Tech fikk en økning i pulsen og muligens i temperatur etter denne litt merkelige leseropplevelsen. Men jeg tror de fleste forstod at uttalelsen ikke var basert på en fullkommen innsikt i det flytekniske. Etter tjuve år med B200 og B800 ettersyn [ca], tror jeg den kompetansen sitter greit her i LT Tech.

HVORDAN MØTE FREMTIDEN?

Vi går en usikker men samtidig spennende tid i møte. Samtidig er det en trist tid, en tid hvor vi må gi slipp på kollegaer på operativt samt

gi slipp på en trygghet vi har blitt vant med sammen med Lufttransport. Vi var i år for første gang jeg vet om, nødt til å avstå fra å ta inn lærlinger. Dette er ikke en god følelse, for sett fra mitt ståsted er det sammenlignbart med å avstå fra å ha en fremtid. Det er da dessverre slik situasjonen ble i år, da vi ikke kunne gi noen garanti for at vi kunne la dem gjennomføre to års læretid hos oss.

Rekruttering av lærlinger, opplæring og veiledning av lærlinger for å sikre oss nødvendig personell er noe vi har vært helt avhengig av, så dette var forhåpentligvis en engangshendelse. Det eneste vi vet vi kan gjøre for å trygge fremtiden, er å fortsette å levere på de kontraktene vi har i dag, fortsette å levere til eksterne kunder som vi gjør i dag. Produktet vi lever av er kompetanse, og den kompetansen har vi fortsatt i LT Tech så lenge de ansatte er her. Lufttransportkonsernet har tapt en del kontrakter de siste to årene, men LT Tech AS har ikke tapt foreløpig. Den kompetansen vi besitter i LT Tech AS er unik i nord-norsk sammenheng, og den etterspørres av de som er kompetente nok til å vite hva de trenger.

LT AS, LTFW OG LTRW

Som et P-145 & P-147 selskap så selger vi til mange operatører, men vi har en hovedkunde, Lufttransport konsernet, som vi har utviklet oss sammen med over en periode på flere tiår. Vi er sterkt tilknyttet Lufttransport og det er denne tilknytningen som har gjort oss til det selskapet vi er i dag. Med Lufttransport har vi fått gleden av å bli utfordret på flere områder og med flere typer luftfartøy samtidig enn noen annen P-145 & P-147 i Norge som jeg har kjennskap til. Det har gjort oss til en bedrift med en enorm omstillingsevne og en sterk læringskultur. Det er slik vi har lyst å fortsette, da samhandlingen med Lufttransport er en styrke for oss og en berikelse både på det faglige og det sosiale, vi er da familie til syvende og sist!

Denne familien er nå nå under et hardt press grunnet tap av de store offentlige kontraktene som har vært på anbud de siste to årene. Dette har satt oss alle i en tung og usikker situasjon noe som fører til en uungåelig og vond

situasjon. De ansatte ser seg rundt etter en ny familie... Jeg har til nå ikke mistet mange ansatte pga de omstendighetene som omgir Lufttransport familien, men de kommer stadig signaler om at dette er i ferd med å snu.

Dette er da forståelig da de fleste er avhengige av å ha trygge arbeidsplasser for fremtiden, men det er en meget trist situasjon for LT Tech AS, for flymiljøet i Norge og meg personlig. Vi risikerer å se på at denne kompetansen går over til andre bransjer, med et resultat av at det som vi har i dag i LT Tech AS blir utradert.

Dette vil gjøre det vanskelig å følge nevnte plan: Det eneste vi vet vi kan gjøre for å trygge fremtiden, er å fortsette å levere på de kontraktene vi har i dag, fortsette å levere til eksterne kunder som vi gjør i dag.

Sammen med resten av Lufttransport familien håper både jeg og de ansatte at denne trenden vi har sett i offentlige anskaffelser blir brutt av vår sittende regjering da det ikke er en bærekraftig praksis for vår bransje.

GI FULL GASS

Nå som ting drar seg til med tiden fram mot sommeren 2019, vil jeg og de ansatte i LT Tech AS komme med følgende utsagn: Vi gir full gass, med sikkerhet i førersetet!

PRODUKSJONEN NÅR NYE HØYDER

1. juni 2018 har vi akkurat vært med på avslutte HEMS kontrakten vi har driflet med Lufttransport i 25 år, og vi forbereder oss til avvikling av B200 driften til neste sommer. Vi går mot en enorm reduksjon i vår omsetning.

1. juni 2018 går jeg samtidig rundt i hangaren vår i Tromsø. Der kjøres det G-sjekk på AS365 og årlig på AW139 samt en Do228 er på tur inn for en stor modifikasjon og en B200 er på tur gjennom en faseinspeksjon i et forrykende tempo.



Beredskapskonferansen 2018

30. og 31. juni ble Beredskapskonferansen holdt på Clarion hotell i Stavanger, her møtes mange forskjellige organisasjoner og bedrifter som har en eller annen tilknytning til beredskap på norsk sokkel.

TEKST TOM STIAN BEITLAND

Det ble holdt mange forskjellige foredrag, og det er ikke alle som har noe spesiell tilknytning til NHF så jeg har valgt å ta ut det som er mest vesentlig for oss samt noen tilleggsopplysninger.

Tirsdagen startet med Anne Myrvold som er Direktør i PTIL, hun snakket om sikkerhet og beredskap på norsk sokkel.

Hun hadde et hovedfokus i sin presentasjon på om tilsynsoppfølging er en suksess eller fiasko? Hun nevnte bla at tilsyn var med på å øke tillit til tjenesteyting samt læring og kvalitetssikring. Konklusjonen til PTIL endte med at tilsynsoppfølging er en SUKSESS, men det ble stilt kritiske spørsmål fra forenings personell i salen. Flere

påpekte at tilsynsoppfølging ser og høres veldig fint ut, men at det ikke fungerer optimalt da ting ikke blir tatt tak i når det først gjelder.

Etter lunsj tirsdagen hadde pilot Fredrik Jomaas ved 330 Skvadronen foredrag om AW101, Norges nye livredder. Han snakket om hvordan sikkerheten ville bli økt siden AW 101 er større, har lengre rekkevidde. De ville også øke fra 12 til 14 helikopter for å optimalisere beredskapstjenesten ved at tilgjengeligheten er den samme selv om 2 maskiner står på vedlikehold. Det ble vist til at Forsvaret har store (gigantiske) forventninger til AW101, og at DEN NYE (som de kaller den i Forsvaret) ikke kan komme fort nok i drift. (Hendelsen i Stavanger ble ikke nevnt)

Bell, Sikorsky og Leonardo hadde 1 time til og holde foredrag om sine nykommere. Alle 3 selskapene har fått øynene opp for at det blir lengere og lengere distanser man skal fly (spesielt i nord områdene) og her vil det trenges nye transportløsninger som klarer slike rekkevidder.

Ole Petter Bakken som representerte Bell hadde et kjapt innlegg om Bell V280 tilt rotor, V280 er et samarbeid mellom Lockheed Martin og Bell denne er under testing i USA men er kun produsert for militær bruk så langt. Ole Petter hadde et håp om at hvis den blir en suksess militært, at den kom til det sivile markedet innen en 6 års periode. Bell V280 har en rekkevidde på 2100 NM.



William Sunick fra Leonardo Helikopters snakket om AW609. Denne er av samme type som V280 altså utstyrt med tilt rotor, men det Leonardo har gjort på AW609 er at den er utstyrt med trykkabin og er testet opp til 25 tusen fot, noe som Sunick var veldig flink til å nevne, da man kan fly over dårlig vær og fortsatt nå sin destinasjon. Det er produsert 2 AW609 som fortsatt er i testfasen.

Jonathan Hartman representerte Sikorsky og deres Nye S97 Raider, S97 er kontraroterende med en egen push propeller på halen slik at den har en cruise speed på 220 knop. Ut fra Hartmans presentasjon fikk jeg inntrykk av at denne er og blir produsert hovedsakelig til militærbruk, da det finnes andre typer med både lengre rekkevidde og større kapasitet, som egner seg bedre til Offshore bruk.

Avslutnings vis tirsdag ble det holdt foredrag fra Leif Johan Holand CEO i Griff Aviation. Kan droner en dag supplerer eller være en erstatning for tradisjonelle redningsoperasjoner. Han snakket innledningsvis hvem de var og hvilke mål de ønsker å oppnå med droner.

Leif Johan nevnte at Griff Aviation holder til i Sykkylven og er 15 ansatte, og har de siste årene laget prototyper av droner og vært en forkjemper på hvordan man skal få implementert dette på en sikker måte i norsk luftfart. De er pr dags dato de eneste i verden som produserer droner hvor alle deler har en sporbarhet.

De har produsert 2 Prototyper:

Griff 135, Max Payload 75 kg og ved en Payload på 30 kg så skal den ha en flytid på 30-40 min.
Griff 200, Max Payload 85 kg og ved en Payload på 50 kg skal den klare en flytid på 30-40 min

Q4 2019 skal de starte på Griff 750 som skal klare en vekt på 250KG.

Målet til Griff Aviation er å kunne bruke droner i alt fra militære oppdrag, Redningsaksjoner, inspeksjoner samt bruke droner til frakt av utstyr, hva enn det måtte være. De viste gode ambisjoner og et profesjonelt ytre, vi skal ikke se vekk fra at disse er å se på himmelen om noen år!

DAG 2 ONSDAG 31.MAI

Denne dagen var hovedfokuset Terrorisme og Cyber Terrorisme.

Kjell Grandhagen Tidligere Sjef for etterretningstjenesten og generaløyntant i hæren, startet innledningsvis med å snakke om trusselbilde på verdensbasis, og han var ikke i tvil om at det er USA's President som utgjør den største trusselen på verdensbasis i form av at han er en uberegnelig person, hvor dagsformen kan ha mye å si for verdensfreden.

Are Jacobsen Security Manager i Gassco snakket om Trusselbildet mot norsk og internasjonal petroleumsvirksomhet. Og ha-n stilte spørsmålet "Er vi robuste nok?" til hele bransjen. Han sier at hele bransjen må samarbeide bedre om tiltak for

å motvirke cyber terrorismen, da et angrep mot 1 operatør kan få utslag for mange. Slik det er i dag er det mange selskap som har fokus og bygger opp barrierer mot denne type terrorisme men ofte blir informasjon om hva som er blitt gjort ikke delt med andre i bransjen.

Karsten Rosgard Head of Security i Maersk Drilling fortalte om dagen da alt gikk galt, Juni 2017 ble Maersk drilling angrepet av Notpetya Virus, dette innebar at hele datasystemet til Maersk gikk i svart i hele verden. Og meldingen som dukket opp etter hvert var at de måtte føre over 300\$ i bitcoin verdi til en kryptisk konto så skulle de fjerne viruset. Viruset hadde kommet gjennom en privat minnepenn som en av de ansatte hadde med seg og tilfeldig brukte på en av pc stasjonene på jobb. Viruset resulterte i at Maersk tapte Milliarder den dagen.

Lilly Mueller Fra Norsk Utenrikspolitiske institutt (NUPI) avsluttet konferansen med å snakke om digitale sabotasje angrep. Hun innledet med at Russland er mest sannsynlig er den største nasjonen innen digitale angrep, og at NUPI hadde stor tro på at Russland har vært inn i bildet ved President avstemning i USA i 2016 uten at det ble sagt noe mer konkret.

Hun nevnte også at det er blitt gjort tester på hvor godt Norge er rustet mot et digitalt angrep. Testene viser at det vil ta under en dag å få stoppet strøm og vanntilførsel i Norge ved et digitalt angrep.

HELIKOPTER-ANSATTES HUS

NHF har tatt ett steg videre. Forbundet har kjøpt eget hus. Huset ligger i Sømmeveien 2, rett i nærheten av flyplassen på Sola.

Her får vi egen plass til å avholde kurs og møter, og ellers de aktiviteter forbundet har.

Å ha eget hus betyr også at vi får innredet det slik at det passer best mulig til våre formål.

Huset vil også være tilgjengelig for lokalforeningene og deres aktiviteter.

Vi vil fortsette å leie ut deler av huset, slik det er i dag.

I tillegg er det kort vei til hotellet for overnatting, de gangene det er nødvendig.

Styret ser frem til å komme skikkelig i gang i egne lokaler. Vi har flyttet ut av de gamle lokalene og jobber med å komme i orden på ny plass. Vi vil komme tilbake med mer informasjon senere.

Det kommer til å bli en liten markering/sammenkomst når alt er på plass.



NHF Kniven

Etter opprettelsen av NHF kniven har vi delt ut 20 kniver for bidrag til NHF Nytt.

Det har vist seg å være en god "investering". 20 kniver betyr 20 artikler i bladet. 20 artikler som DU forhåpentligvis har hatt glede av å lese. Det har vært alt fra skift tur til henting av helikopter i USA. Det skjer mye rundt i landet for våre medlemmer, og NHF Nytt er interessert i historier fra DIN arbeidsplass og DITT arbeidsmiljø. Det som DU mener er helt dagligdags og irrelevant, har kanskje andre kolleger aldri hørt om.



Grunnkurs i foreningsarbeid

Tirsdag 28. november 2017 ble det avholdt grunnkurs i foreningsarbeid i NHF's lokaler på Sola.

Kurset hadde meget godt med påmeldte, så foreningskontoret ble fylt opp av fagforeningsinteresserte medlemmer den dagen. Kurset ble holdt internt og uten eksterne foredragsholdere, da vi har et par eminente foredragsholdere innad i forbundet.

Kurset gir deltagerne en grunnleggende forståelse av hvordan fagforeningsarbeidet er bygget opp i Norge, fra Hovedavtale, gjennom Overenskomst, og til Særavtale.

Da vår egen Overenskomst og lokale særavtaler blir brukt i undervisningen, gir dette en god forståelse av hvordan vårt egen avtaleverk er bygget opp.

Av deltagerne på kurset har jeg utelukkende bare fått svært gode tilbakemeldinger. Så derfor vil jeg rette en stor takk til alle som deltok på kurset, og ikke minst til de to utrolig dyktige foredragsholderne Øyvind Strøm og Henning Ramsey.

Vennligst send gi meg en tilbakemelding om det er flere som kunne tenke seg dette kurset, så setter vi det opp så snart som mulig.

Neste planlagte kurs er kurs i forhandlings-teknikk 23. og 24. oktober 2018, foredragsholder er Annar Aasheim fra Kompetanseunion A/S.

Dette kurset håper vi å kunne avholde i NHF sitt nyervervede hus på Sola.



SENTRALE FORHANDLINGER 2018

Representantene for de lokale foreningene og NHF møttes til samling på Thon Hotel Europa søndag 03.06.2018 kl 16:00. Her ble utkaste som representantene hadde begynt på tidligere gjennomgått og revidert. Det ble jobbet frem et krav som vi ønsket å legge fram for NHO Luftfart dagen etterpå. Kvelden ble avsluttet på restaurant Den Glade Gris med felles mat og hygge og det sveiset alle sammen til en gruppe.

DAG 1 Mandag 04.06.2018

Representantene stilte utvilt og opplagte opp kl 09:00 for bussavgang til NHO Luftfart, der vi ble tildelt et rom for forberedelsene. Arbeidsoppgaver ble fordelt av forhandlingsleder Øyvind Strøm. Der ble Rolf Erik Ness fra MFHS og Kim Robert Heggevold fra BNTF valgt ut til å være med Øyvind Strøm i forhandlingsutvalget. Vi åpnet forhandlingene der alle delegatene var med å hilse på våre forhandlingspartnere i NHO. NHO åpnet med å si at de hadde ingen krav til oss. Men hadde et tilbud til NHF på kr 1,30 og noe bedring ang AFP.

Det er det samme tilbudet som er blitt gitt i et samordnet oppgjør mellom de store partene som LO og YS, som siste gang var for 10 år siden.

Da krav var overlevert fra vår side fikk NHO noe å jobbe med så vi gikk til lunsj. Forhandlingene gikk frem og tilbake og vi kom ikke til enighet, så vi var avsluttet kl 17:00 for så å fortsette dagen etterpå. Dagen avsluttes med felles middag og brobygging mellom de forskjellige deltakerne og foreninger.

DAG 2 Tirsdag 05.06.2018

Representantene stilte utvilt og kampklar til bussavgang kl 09:00 utenfor hotellet. Vi begynte dag to med å lage en plan for dagen, og dagen gikk med til å diskutere og forhandle med NHO. Noen krav ble tatt inn igjen og noen strøket. Slik gikk dagen som til slutt ble avsluttet da partene ble enige om et akseptert tilbud.

Det er en stund siden sentrale lønnsforhandlinger ikke har gått til mekling, noe vi klarte denne gangen.

Lønn: Vi aksepterte et tilbud på kr 1.30 i sentralt tillegg.

Minstelønn: Vi aksepterte et tilbud i minstelønnsseter inklusivt det generelle tillegget.

Flyfagarbeider heves til kr 34.675.- pr mnd (416.100.- pr år)

Spesialarbeider heves til kr 32.271.- pr mnd (387.252.- pr år)

Hjelpearbeider heves til kr 29.753.- pr mnd (357.036.- pr år)

Feriepenger på helligdag: Vi aksepterte et tilbud om 0,4 % ekstra for den 3. aften.

Forskjøvet arbeidstid: Aksepterer ny tekst: Forskjøvet arbeidstid utover stedlige arbeidsplaner kan bare skje etter at tillitsvalgte er informert på forhånd.

Pensjon: Sluttvederlaget er omgjort til et slitertillegg som skal være med å sikre at de som ikke kan eller klarer å jobbe lenger en 62 ikke skal tape for mye. Partene er også enige at det skal forhandles frem et felles mål for en fremtidig AFP.

NHF representantene var følgende:

Øyvind Strøm, NHF
Rolf Bergstrøm, NHF
Sigbjørn Langerud, NHF
Øystein Taraldsvik, LTAF
Rolf Erik Ness, MFHS
Inge Aasnes, MFH1
Kim Robert Heggevold, BNTF
Mads Ole Myrland, MF Patria
Lewis John Eaton, TAFH1

Fra NHO Luftfart representantene består av følgende:

Grethe H. Simonsen, Heli-One AS
Hilde Fjeld, CHC Helikopter Service
Erlend Olsen, LT Tech AS og
Remi Iversen, Lufttransport AS
Eva Borhaug, Norsk Luftambulans
Solve Sivertsen, Bristow Norway AS

Referent Inge Aasnes
Nestformann MF Heli-One

NHFNYTT

Gamle NHF blader er nå tilgjengelige på nettet, du finner dem på menyen til høyre på nettsiden vår. Som du ser så mangler det noen blader/eller de har ikke kommet ut. Vi ønsker å få en komplett samling av NHF Nytt på nettsiden vår, så skulle du ha ett eller flere av de bladene som mangler, så vil vi gjerne låne dem.



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 videresender 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:**

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

Sekretær:

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

Styremedlem økonomi:

Stian Erdal
E: økonomi@lfff.no
M: 913 53 925

Styremedlem:

Vidar Hanøy
E: mrhanoy@gmail.com
M: 938 42 814

Styre/varamedlem:

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:**

Kim Robert Heggvold
E: leder@bntf.no
M: : 474 15 157

Nestleder:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

Steven Cox
E: kasserer@bntf.no
M: 410 86 176

Styremedlem 1:

Knut Ottosen
E: styremedlem-KOT@bntf.no
M: 416 08 585

Styremedlem 2:

Livar Haugland
E: styremedlem-LIH@bntf.no
M: 930 55 517

Styremedlem 3:

Jostein Grimsli
E: styremedlem-JGI@bntf.no
M: 901 49 385

Styremedlem 4:

John Søraunet
E: styremedlem-JSO@bntf.no
M: 456 02 668

NLATF**Tillitsmann:**

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

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

Rolf Eirik Nes
E: leder@mfhs.no
M: 909 49 103

Styremedlem Sola:

Terje Idland
E: stavanger@mfhs.no
M: 992 44 944

**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:

Kjell S Hovland
E: kjell.Hovland@heli-one.com
kasserer@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 17 86 / 414 79 736

Styremedlem verksteder:

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

Styremedlem Hangar:

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

Styremedlem Blokk 9

Thomas W Sandvold
E: thomas.Sandvold@heli-one.com
blokk9@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 17 65/ 911 15 611

Hovedverneombud

Erling Kjelsnes
E: erling.Kjelsnes@heli-one.com
M: 51 94 17 54

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:

Lill Eriksen
E: kasserer@tafh1.no
M: : 51 94 19 46 / 924 94 730

Styremedlem:

Jostein Løvendahl
E: styremedlem@tafh1.no
M: : 51 94 19 57 / 954 09 939

**ARRANGEMENT
& BEGIVENHETER**

Her følger en oversikt over ulike arrangement og begivenheter som for-bundet 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.

Solakonferansen

17.-19. september

Clarion Hotel Air, Sola
"Offshore Helicopter
Operations Towards 2038"

AEI kongress

18.-21. september

Svensk Flygteknikerforening
(SFF) arrangerer den 46. AEI
kongress i Stockholm

Halvårsmøte

27. september

I Helikopteransattes hus,
sosialt samvær på kvelden.

Kurs forhandlingsteknikk

23.-24. oktober

I Helikopteransattes hus,
sosialt samvær på kvelden.

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 204
4097 Sola



NHF NYTT

DU ØNSKER Å ANNONSERE? TA KONTAKT MED OSS!

info@nhaf.no

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 204, 4097 Sola
Telefon: 51 94 19 24 // E-post: post@nhaf.no

