

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2019 | 30. ÅRGANG



Ekstra billig
mobil-
abonnement
for alle med strøm
fra Fjordkraft



Spesialavtale på strøm til medlemmer av NHF

Fjordkraft har en samarbeidsavtale med NHF - Norsk Helikopteransattes Forbund som gjør at du som medlem kan få billigere strøm.

Les mer om strømvartalen og se alle fordelene med å være kunde på fjordkraft.no/helikopter eller ring oss på **230 06100**.

 **Fjordkraft**
Mer for pengene

INNHOOLD 1/2019

Redaktøren	4
Redningsaksjon i stor skala.....	6-7
Morgendagens offshorehelikopter?	8-9
Luftfartskonferansen 2019	10-11
Representantskapsmøtet	12-13
Flydagen på Sola	14-15
HeliExpo 2019	16-19
Besøk hos Havarikommisjonen	20-21
Flyteknikerens dag.....	22-23
Besøk hos Leonardo	24-25
Paris Airshow.....	30-31
Tyske politihelikoptre oppgraderes	32
Kontaktpunkt i NHF	34-35

- LEDER -

Kjære kollega

Det skjer mye i bransjen for tiden. Men det er klart det er vanskelige tider over alt. Bristow er nå i chapter 11, (søknad om konkursbeskyttelse, som ofte gir en omstrukturering av gjeld og eiendeler), som den tredje store helikopteroperatøren. Først ute var CHC, deretter PHL, og nå altså Bristow. Og det er ikke bare operatørene som har problemer, også leasingselskapene sliter. Prisene er presset ned på et nivå der alle taper penger. Dette går selvfølgelig ikke ut over sikkerheten sier alle. Men før eller siden gjør det det. Og kundene går langt for å spare penger. Flåtetilskuddet på sokkelen har den siste tiden bestått av gamle Super Puma L maskiner, som først kom til landet tidlig på 80 tallet. Dette er gammel teknologi fra midt på 60 tallet, og det er bare trist at de ikke blir byttet ut med moderne teknologi. Det må investeres for å få inn ny teknologi, og det er på tide.

Blant annet er det en del helidekk som må oppgraderes for å kunne ta imot nyere og tyngre maskiner. Men det er kanskje på tide. 330 skvadronen som driver redningstjenesten i Norge, har fått nye flotte og store tunge maskiner. De nye redningshelikoptrene vil ikke kunne lande på en rekke av helidekkene i Nordsjøen. Blir en ikke snart nødt til å oppgradere?

Det er ikke bra at den norske redningstjenesten ikke kan lande på mange installasjoner. Det kan komme situasjoner i fremtiden der det blir nødvendig, for eksempel ved større redningsaksjoner, sette ned personer, re-fueling, osv.

Norsk olje og gass har startet ny sikkerhetsstudie for helikoptertransporten på sokkelen, HSS 4. Det er Sintef som er valgt ut til å gjennomføre studien. Og NHF deltar med det vi kan, og vi håper det vil gi en god studie med tydelig vei videre for bransjen vår.

Ellers så organiserer vi for første gang operativt personell. Egen artikkel om dette lengre inn i bladet. Dette gir oss en ekstra dimensjon. Nå har vi ikke bare stor kompetanse på teknisk side, men også operativ kompetanse som gjør at vi kan engasjere oss og bidra i enda flere saker enn før.

Ønsker dere alle en fin sommer og ferie.

Vennlig hilsen

Øyvind Strøm
Leder



« **Nå har vi ikke bare stor kompetanse på teknisk side, men også operativ kompetanse som gjør at vi kan engasjere oss og bidra i enda flere saker enn før.** »




Kjære lesere

Da er det klart for ett nytt blad. Det ble en sommerutgave denne gangen også. Fra info sin side er det bestandig ønskelig med mere stoff til blad og nettside (det kan aldri bli for mye). Kommer du med et bidrag som blir publisert, så kommer NHF-kniven din vei.

For ett år siden gjorde vi jobben med å få gamle NHF-Nytt på nett, men det viste seg at vi ikke har alle bladene som er utgitt. Vi kontaktet Nasjonalbiblioteket, og de satt i gang med å digitalisere NHF-Nytt. Og dermed økte samlingen med ni blader, men det er fortsatt noen hull. Så har du gamle NHF-Nytt som ikke er på nettsiden vår, ta kontakt.

Da vil jeg også ønske alle en riktig god sommer.


Øystein Gjengedal
Redaktør



Sikkerhet og arbeidsmiljø

NHF har et høyt fokus på sikkerhet og arbeidsmiljø. For å øke fokus på dette har vi publisert en rekke artikler i kategoriene Safety og AML på våre nettsider. Dette er temaer som er viktige og bør tenkes over av alle som jobber i bransjen. Vi skal alle ha en trygg, sikker og trivelig arbeidsplass.



STYRET I NHF 2019



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



NESTLEDER
Rolf Bergstrøm
BNTF
nestleder2@nhaf.no



SEKRETÆR
Tore Loe
MF-HS
sekretaer@nhaf.no



STYREMEDLEM ØKONOMI
Sigbjørn Langerud
MF-H1
styremedlem@nhaf.no
Mob: 926 09 396



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



STYREMEDLEM LOVER & BESTEMMELSER 1
Tom Stian Beitland
MF-HS
bestemmelser@nhaf.no



STYREMEDLEM LOVER & BESTEMMELSER 2
Stephen Dinsley,
MF-H1
regelverk@nhaf.no



STYREMEDLEM UTDANNING
Emilie Blikra
MF-H1
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

Redaktør
Øystein Gjengedal

Utgiver
Norsk Helikopteransattes
Forbund

nhaf.no

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

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



Bilde: Rune Meyer Amundsen

Redningsaksjon i stor skala

TEKST TOMMY OLSEN

Den 23.– 24. mars, 2019 fikk vi som jobber med SAR i CHC Helikopter Service virkelig kjørt oss på storskala oppdrag. Cruiseskipet Viking Sky fikk motorstopp på alle 4 motorene i kraftig uvær utenfor Hustadvika.

Ombord på båten var det 1373 personer, der evakuering via helikopter var eneste mulighet. Skipet drev inn mot land, og kom farlig nært grunner og skjær før de greide å få tak med et av skipet ankre. Mens redningsaksjonen pågikk ble totalt 460 personer heist opp. 6 helikoptre var i sving, 1 AS332L1 fra Florø (330 skv/CHC HS), 1 AS332L1 fra Heidrun (Equinor/CHC HS), 1 S-92A fra Statfjord B (Equinor/CHC HS), 1 S92A fra Sola (Equinor/CHC HS) og 2 Sea-King (330 skv)

Helikoptre fra Ørlandet/Rygge. Samarbeidet mellom helikopterressursene var bra. Det var hele tiden et helikopter som heiste personer fra skipet, mens de andre fløy frem eller tilbake fra skipet med evakuerte. Oppdragets lengde var fra ca kl 14:00 lørdag til søndag morgen kl 10:00.

I hvert crew hos CHC Helikopter Service [PG1] er vi 5 personer om bord. Crewet består av 2 piloter, en redningsmann, en heisoperatør/tekniker og en sykepleier (Equinor). Sykepleieren har det medisinske ansvaret om bord, i tillegg til å assistere under heiseoperasjonen. På maskinen som er stasjonert i Florø, er det en person ekstra om bord. Dette er en systemoperatør.

Maskinen fra Statfjord B (S-92A, LN-000), som jeg var med ble varslet av Hovedredningssentralen (HRS), da maskinen var på vei fra Flesland ut til Statfjord B etter rutinemessig vedlikehold.[PG2] [T03] Crewet satte kursen nordover, og føyde seg inn i rekken av helikopter som allerede var ankommet havaristen.

Jeg var hjemme på fri, og fikk telefon fra CHC Helikopter Service's operasjonssenter lørdag kveld. De ønsket at jeg skulle klargjøre en maskin for forflytting av ekstra mannskap fra Bergen til Kristiansund. Jeg dro da opp til Flesland, og gjorde klar maskinen. Dette var vår backup SAR helikopter for Equinor (S-92A, LN-00S). Mens maskinen ble klargjort, ankom to piloter, samt tre redningsmenn som i tillegg til meg skulle være med opp til Kristiansund. For å få maskinen raskt klar hadde vi også bistand av en ekstra tekniker, Kim Andre Vågene, på Flesland.

På vei nordover, hadde vi en mellomlanding på Florø, for å hente nødvendig redningsteknisk utstyr på CHC Helikopter Service's base der. Når vi nærmet oss Kristiansund, fløy vi i god høyde over havaristen, og det var foruroligende å se ned på det store skipet som rullet ukontrollert i de store dønningene under oss.

Ved ankomst Kristiansund, tok vi over maskinen fra Statfjord B, for å avløse crewet som hadde flydd



Bilder: CHC crew



« Da vi ankom havaristen på første runde, brukte vi litt tid på å gjøre oss kjent, samt vurdere farer og hvordan vi skulle gjennomføre heiseoperasjonen.

tidligere på dagen. De hadde da plukket opp 61 personer fra båten.

Vi gjorde oss klare, og satte kursen mot "drop-zonen", området der vi skulle slippe av de evakuerte. På drop-zonen, satte vi av en redningsmann som skulle avløse mannskap på maskinen fra Heidrun, samt at vi fikk ny cabinassistent ombord hos oss. Dette var Kolbjørn Stølen, som til vanlig er senior heisoperatør hos CHC Helikopter Service i Florø.

Under hele operasjonen koordinerte Møre Approach helikoptrene mellom havaristen og forskjellige landingsplasser. På disse landingsplasser kunne helikoptrene vente til de skulle fly tilbake til skipet for å heise flere av båten. Møre approach sørget for at det var et helikopter over Viking Sky til enhver tid og gjorde en veldig god jobb.

Da vi ankom havaristen på første runde, brukte vi litt tid på å gjøre oss kjent, samt vurdere farer og hvordan vi skulle gjennomføre heiseoperasjonen. Det var utfordrende forhold, med mye sjø og lite

lys. Men det er jo dette vi trener på til vanlig, så vi vurderte dette som overkommelig. [PG4]

Totalt ble det 3 turer på oss, med 59 evakuerte. De evakuerte var stort sett eldre mennesker, og de fikk seg nok en opplevelse for livet. På drop-zonen jobbet både politi, helsevesen og frivillige organisasjoner, for å ivareta de evakuerte. Det var imponerende å se hvilket apparat som var satt i gang, og hvor godt alle etatene og de frivillige jobbet sammen. Det var også satt opp mulighet for refueling av helikoptrene på en skoleplass like ved drop-zonen. Her var det tankbiler fra Molde samt brannvesen tilstede.

Ca kl 09:00 på søndag morgen fikk vi beskjed om at skipet hadde fått tilstrekkelig med slepetrosser ombord, for å starte kontrollert slep mot havn. Vi avventet situasjonen på endelig beskjed om dimettering fra HRS. Ca klokken 10:00 returnerte vi til Kvernberget. Der ble vi avløst av crewet som hadde hvilt. De skulle da være på vakt frem til ca. kl 14:00, da de forventet en kritisk fase i tauingen

av skipet inn mot havn i Molde. Vi dro da til hotellet i Kristiansund, der vi hvilte før vi returnerte tilbake til Flesland.

Alt i alt var operasjonen en suksess, og det ble gjort en stor innsats av alle involverte, både på land, i luften og til sjøs. Spennende opplevelse å få være med på et slikt oppdrag.

Det skal også nevnes at maskinen fra Florø plukket opp 6 personer fra Hagland Captain midt i Viking Sky-oppdraget. Dette var en frakteskute med tommer som også kom i havsnød rett i nærheten. Her ble også alle berget. Igjen en suksess!



Helikopterutvalget hos Bell Helicopter i Amarillo Texas, i bakgrunnen en Bell 525. Fv Torstein Sandven, Atle Espen Helgesen, Ole Petter Bakken (Bells representant i Norge), Kjetil Larsen, Erik Hamremo, Henrik Fjeldsbø og Tom Stian Beitland (NHF's representant i Helikopterutvalget).

Morgendagens offshorehelikopter?

Midt ute på prærien i Nord-Texas, i småbyen Amarillo, bygger Bell Helicopter neste generasjons offshorehelikoptre. Som første fagforeningsdelegasjon noensinne er Helikopterutvalget invitert til fabrikk for å få oppdatering om utviklingsprogrammet og ta maskinen Bell 525 i nærmere øyesyn.

Vi har fått en sjelden anledning til å gi innspill om hva som er bra og hva vi mener bør gjøres annerledes allerede under utviklingen av helikoptret. Dette er en unik mulighet, sier Henrik Solvorn Fjeldsbø, forbundssekretær i Industri Energi og leder av Industri Energi/LOs Helikopterutvalg.

Den nye maskinen, kalt Bell 525 Relentless, omtales som et «clean sheet design» altså er det utviklet fra blanke ark. Det er et mellomstort helikopter med plass til 16 offshorearbeidere.

Som aller første sivile helikopter er det utstyrt med såkalt Fly-by-wire, et system som erstatter konvensjonelle manuelle kontroller med elektriske signaler.

Helikoptret styres med elektriske signaler som går fra pilotens kontroller, via en datamaskin, til rotor og rotorlatene. Det gir forbedret ytelse og økt stabilitet. Teknologien har vært i bruk på jagerfly og store passasjerfly i tiår allerede, men Bell 525 er første

sivile helikopter med fly-by-wire, sier Byron Ward, sjef for Bell 525-programmet og visepresident i Bell.

Han understreker at FBW-teknologien sammen med ny avionikk og trykkskjermer i cockpit vil redusere belastningen på flygeren, legge til rette for bedre situasjonsforståelse og dermed økt sikkerhet.

I Amarillo blir delegasjonen fra Helikopterutvalget geleidet gjennom den skinnende rene fabrikk og får se hele produksjonslinjen hvor helikoptrene settes sammen, bit for bit, ved ulike arbeidsstasjoner.

Fjeldsbø mener det er svært viktig å se produksjonslinjen og snakke med folkene som jobber der. Produksjonslinjen er selve sjelen i selskapet og her får man inntrykk av kulturen og får se hvordan Bell håndterer orden, renhold og verktøykontroll. Det sier noe om hvordan de tenker rundt helse, miljø og sikkerhet, sier han. I enden av produksjonslinjen står en splittet ny, foreløpig umalt, Bell 525.

Vi får et inntrykk av design og størrelsen på maskinen. Vi får sett på cockpiten, vurdert bagasje-rom og ikke minst sett nærmere på rotor- og girsystemet, sier Fjeldsbø.

Store og oversiktlige popout-vinduer, store skyvedører på begge sider bak og enkel dør på begge sider foran gjør at det samlet sett er gode nødutganger. Men det er vanskelig å bedømme kabinen da utvalget ikke fikk sett den med stoler installert.

Helikoptertekniker og representant i utvalget, Tom Stian Beitland, går entusiastisk til verks med å sjekke

alle mulige komponenter på Bell 525-maskinen. Han får åpne luker og studere detaljer. Han spør og noterer flittig.

Helikoptret har to GE CT-7 motorer, disse er av nesten samme type som brukes i Sikorsky S-92A, noe som er bra, da disse er godt utprøvd i Nordsjøen og noen av de beste motorene som er å finne på markedet i dag, sier Beitland.

Strukturen til Bell 525 er en hybridløsning og består av titan, aluminium og kompositt. Det gjør at Bell 525 blir forholdsvis lett. Bell viser til omfattende testing av skroget i form av strekk, vridning og belastning, noe som gir en ekstra trygghet da hybridløsninger av denne grad ikke er utprøvd i Nordsjøen tidligere, sier han.

Under tester skal hovedgirboksen ifølge Bell blitt tørrkjørt i opptil 67 minutter uten at noe dramatisk skjedde. Hvis dette stemmer er det enighet blant Helikopterutvalgets representanter om at Bell bør gå for å få hovedgirboksen sertifisert for å klare tørrkjøring i en time, istedenfor dagens krav på 30 minutter.

Flere forslag til forbedringer

Beitland finner også ting han gjerne skulle sett var noe annerledes. Bell bør forsøke å finne en løsning sånn at man kan starte motoren også hvis batteriet er død, brannnettlesystemet kan forbedres og her er flere ting som er rimelig enkle å fikse, for eksempel å forsikre at festene på lasteluken er solide nok til å tåle den kraftige vinden vi har offshore, sier han.

Beitland synes Bell 525 virker som en solid maskin og beskriver den som et teknologisk steg framover i forhold til teknologien som er i bruk i dag. Han er imponert over åpenheten og har inntrykk av at Bell tar innspillene hans på alvor.

Redningsmann og nestleder i Industri Energi-klubben i CHC, Kjetil Larsen, bruker anledningen til å komme med forslag til en eventuell søk- og redningsversjon (SAR) av Bell-helikopteret. – Jeg ser blant annet at det bør gjøres noen endringer for å gi bedre plass til heisvaieren, sier Larsen. Han forklarer også at operatørene på norsk sokkel trolig er interessert i å bytte ut gamle Super Puma L1-maskiner. – Noen av hangarene offshore, blant annet på Oseberg, er for små for Sikorsky S92. Så både Bell 525, H175 og Aw189 kan være aktuelle kandidater som framtidige SAR-maskiner, sier han.

Helikopterutvalget drar videre til Bell Helicopter Flight Research Center i Arlington, sør for Dallas i Texas.

Her får utvalget se en imponerende flyoppvisning i lav høyde med en av Bell 525-testmaskinene. Deretter får pilotene i utvalget, Torstein Sandven og Erik Hamremoens, testet flyegenskapene i en såkalt RASIL-simulator. Det er en ikke-bevegelig simulator der man primært øver på å bruke ulike systemer i cockpit.

Simulatoren gir bra inntrykk av hvordan systemene virker. Man kan for eksempel i stor grad operere maskinen med å enkle tastetrykk. Det er litt uvant i starten, men den digitale teknologien kommer for fullt også i helikopter verden.

Samtidig gir ikke en stillestående simulator et helt reelt inntrykk. For å få et skikkelig inntrykk av hvordan maskinen fungerer trenger jeg å fly den på ordentlig, sier Torstein Sandven. Det lot seg ikke gjøre ennå.

Under besøket hadde utvalget også møter ved Bells hovedkontor i Fort Worth, blant annet med konserndirektør Mitch Snyder, der man diskuterte viktigheten av tillit og åpenhet.

Vi understreket at vi har felles interesse av å ha seriøse aktører i markedet for å hindre hendelser som kan svekke tilliten til helikoptertransport, sier Henrik Fjeldsbø. Det ble også holdt et møte med to hovedtillitsvalgte i Bell, Mark Upton og Greg Athens, hvor vi hadde en diskusjon rundt våre inntrykk, deres arbeidsforhold, samt sikkerhets- og kvalitetsfilosofien i selskapet, fortsetter Fjeldsbø.

Utvalget fikk dessuten se på utviklingen av 525 full-flight Level D simulator og en grundig gjennomgang av girkassefabrikken og senteret hvor de tester komponenter og skrog for sertifisering.

Bell Helicopters lover at det nye Bell 525-helikopteret vil holde svært høy sikkerhetsstandard. Det skal være billigere i drift enn dagens modeller og med betydelig lavere vedlikeholdskostnader.

Ifølge Bell Helicopter og Tru Simulation&Trainings representant i Norge, Ole Petter Bakken, vil Bell 525 bli første maskin som sertifiseres etter det nye luftfartsregelverket part 29. Og han forventer at

maskinen vil være klar for det norske offshore-markedet innen 2020/21.

Bell 525-helikopteret bygges for å sette en helt ny standard i forhold til sikkerhet. I tillegg skal vi lage trenings-, simulator- og vedlikeholds pakker for maskinen. Alt dette henger i hop og vil skape en sikker transport for oljearbeiderne de neste 20-30 årene, sier Bakken.

Han er klar på at Helikopterutvalget har fått et helt unikt innblikk i Bell 525-programmet, som ingen andre fagforeningsdelegasjoner i verden noensinne har fått.

Det får dere fordi Bell er klar over at Helikopterutvalget er unikt i verdensammenheng. Ingen andre komiteer eller utvalg har en sånn ekspertise innenfor luftfart generelt og offshore helikoptersikkerhet spesielt, sier han.

Ønsker redundans og mer robusthet

På sokkelen i dag er det bare en helikoptertype i drift, nemlig Sikorsky S-92A. Henrik Fjeldsbø som leder Helikopterutvalget er tydelig på at man ønsker enda en helikoptertype.

Vi er svært fornøyd med S-92A og har stor tillit til maskinen og produsenten. Ingen andre helikoptre kan erstatte S92 i dag, verken i forhold til størrelse eller kapasitet. Samtidig foretrekker vi å holde oss til en organisasjonsmodell med to helikoptertyper, slik vi alltid har hatt i Nordsjøen. Det gir redundans og mer robusthet, sier Fjeldsbø.

Bygger nettverk og en åpen kultur

Helikopterutvalget har tidligere besøkt produsentene Airbus (H175), Leonardo (AW189), Sikorsky (S-92) og nå Bell (525). Det er viktig for oss å få innblikk i utviklingen av nye offshorehelikoptre, for å kunne gi tidlige innspill til forbedringer. Straks man er ferdig med sertifiseringen er det mye vanskeligere å få produsentene til å gjøre endringer, sier Fjeldsbø. Han mener det også er viktig å bygge nettverk med helikopterprodusentene. – Det handler om å bygge tillit og en åpen kultur mellom produsenten som bygger helikoptrene og oss som representerer passasjerene, teknikere, redningsmenn og flygere.

Fjeldsbø legger ikke skjul på at Helikopterutvalget besitter solid kompetanse på ulike områder innenfor helikopter virksomheten.

Vi er stolte over det vi har oppnådd innenfor helikoptersikkerheten på sokkelen. Og vi opplever at alle aktørene i offshore helikopterbransjen tar utvalget på største alvor og lytter til våre synspunkter. Det gjør de fordi vi besitter en unik kompetanse. Produsentene lytter ikke på oss fordi de må, men fordi de ser nytte av å gjøre det, sier han.

Artikkelen er hentet fra Industri og Energi



Møte toppleder og tillitsvalgte. Henrik Fjeldsbø (midten) og to fagforeningsledere i Bell, Mark Upton og Greg Athens.



Produksjonslinjen er sjelen i selskapet. Delegasjonen fra Helikopterutvalget fikk studert produksjonslinjen for Bell 525.



Beste motorer på markedet. Tekniker og representant i Helikopterutvalget, Tom Stian Beitland (tv), går entusiastisk til verks med å sjekke alle mulige komponenter på maskinen.



Testet maskinen i simulator. Utvalget fikk testet en såkalt Rasil-simulator som ga inntrykk av hvordan systemene i cockpit fungerer.



Lover høy sikkerhetsstandard. Ved Bell Flight Research Center utenfor Dallas fikk Helikopterutvalget se nærmere på en av 525-testmaskinene.

Luftfartskonferansen 2019

TEKST: TOM STIAN BEITLAND OG TOMMY OLSEN

Konferansier Terje Svabø ønsket åpnet årets konferanse mens Statsminister Erna Solberg var med på video, og ønsket velkommen. Hun snakket om hvor viktig luftfarten er for samfunnet og næringslivet i Norge, og hvilke tiltak regjeringen har fattet og har planer om for å stimulere til en bærekraftig luftfart i Norge også i fremtiden.

Samferdselsdepartementets åpningsforedrag Statssekretær, Allan Ellingsen (FrP)

Ellingsen snakket om hvor viktig luftfarten er for Norge. Vi har et land med komplisert topografi, som gjør at vi er helt avhengig av velfungerende luftfart for å komme effektivt frem. Videre snakket Ellingsen om hvilke påvirkninger luftfarten har på miljøet, og hvilke mål regjeringen har satt for kutt innen klimagasser innen norsk luftfart. I store trekk ligger målene i Parisavtalen til grunn for de norske målene.

Luftfartsdirektørens foredrag Luftfartsdirektør Lars Kobberstad

Kobberstad ønsket velkommen til årets luftfartskonferanse, og presenterte Luftfartstilsynets statistikker for luftfarten for 2018. På de fleste områdene er det en positiv trend, men for innenlands helikopteroperasjoner er det enda et stykke igjen å gå.

Executive Vice President Commercial SAS, Karl Sandlund

Sandlund presenterte SAS, og deres historie. Videre snakket han om SAS sine planer for fremtiden, og hvordan de ser på markedet innen Skandinavia. De planlegger blant annet å bytte ut stort sett hele Boeing 737 flåten med nye A320NEO og A350 i løpet av de neste årene. Dette vil redusere klimautslippene, samt gjøre operasjonene mer effektive. 2018 var et godt år for SAS. Det er det første året på lenge at flyselskapet har levert positive regnskapstall,

og de mener selv at de ser resultater av lang-siktig omstrukturingsarbeid, og effekten av å ha tilpasset sitt produkt etter kundenes ønske. Sandlund snakket også om modellen som SAS har valgt, der de flyr kjernerutene selv, og bruker andre mindre selskaper til å føde inn passasjerer til disse kjernerutene.

CEO Avinor, Dag Falk-Petersen

Falk-Petersen presenterte Avinor, og hvilke prosjekter de har på gang. Det skal blant annet bygges ny flyplass i Bodø, og i Mo i Rana. Dette er store prosjekter, og krever mye nyttenkning. Videre har Avinor vært gjennom to store prosjekter med å bygge om/på terminalene på Flesland og Gardermoen. Dette har vært en suksess, og ført til en bedre reiseopplevelse for de som bruker disse to lufthavnene.

Avinor jobber også videre med Remote Towers. Det er i første omgang 13 tårn som skal fjernstyres, og tårnsenteret som skal ta seg av dette skal ligge i Bodø. Til slutt snakket Falk-Petersen om elektrifisering av norsk luftfart. Han mener det er et stort potensial innenfor dette feltet, og at det kun er et spørsmål om tid før dette kommer. Små fly er allerede produsert, og de store leverandørene av flygende materiell er i god gang med å utvikle produkter med større kapasitet.

Cyber Security, Stenland, Luftfartstilsynet.

Stenland innledet med å forklare hva cyber security er. På norsk kan man oversette dette til digital sikkerhet. Altså sikring av all digital data og overføring av dette. Stenland utfordret tilhørerne til å tenke gjennom på om vi er godt nok forberedt på et eventuelt angrep på våre digitale systemer. Nasjonal sikkerhetsmyndighet har nylig gitt ut en rapport, der de har definert de største truslene for aktivitet i Norge. Stenland anbefalte alle å lese denne rapporten, for å sette seg inn i hva som kan være aktuelt å beskytte seg mot. Senere i år har Luftfartstilsynet tenkt å gjennomføre en spørreundersøkelse for å kartlegge hvor godt forberedt de norske aktørene innen luftfarten er i forhold til digitale angrep. Han adresserte spesielt de som ikke hadde tenkt å svare, med at disse kom garantert til å bli kontaktet. Dette med grunnlag i at det var et dårlig tegn om man ikke interesserte seg for emnet i det hele tatt.

Workshop: Ny basisforordning (Tommy).

EASA har publisert ny basisforordning som vil erstatte dagens forordning 216/2008. Den nye forordningen heter 2018/1139, og er allerede gjeldende i EU. Norge har enda ikke implementert forordningen, men kommer til å gjøre dette så snart konsekvensutredningen internt i Luftfartstilsynet er ferdig.

Det er kommet inn noen nye områder som skal reguleres av EASA i den nye basisforordningen. Dette er blant annet regelverk for droner, miljø og bakketjenester.

Regelverkspakken bygger på prinsippet «Total system approach to aviation safety» der man prøver å omfavne hele luftfarten. Innenfor regelverket for vedlikehold er det kun mindre endringer. Det vil komme krav til vedlikeholds personell for «non installed equipment», og Annex 2 fly vil i den nye forordningen hete Annex 1 fly. Det vil også være mulighet for statsluftfart.

De største endringene ligger likevel i selve regelverksstrukturen, der forordningene nå skal deles i to typer, delegerte forordninger og implementerte forordninger. Dette betyr at alle allerede gitte forordninger må bygges om, og gis på nytt. Så det ventes et stort administrativt arbeide i forbindelse med dette. Videre flyttes fleksibilitets og unntaksbestemmelsene i artikkel 14 til artikkel 70 og 71 i den nye forordningen. Det ble gjort oppmerksom på at det er fullt mulig å søke om å få brukt disse bestemmelsene, men det vil være restriktivt. Prosessen ble også gjennomgått, og det ble gjort helt klart at LT ikke ønsker at disse bestemmelsene skal misbrukes.

Workshop: Human Factor (Tom Stian) LT skal se på en mere strukturert ordning rundt dette med HF i Norsk Luftfart. I form av dette hadde de en Workshop rundt HF hvor mange forskjellige Operatører, avdelinger og privatpersoner innen luftfart møtte for å gi sin mening på hvordan dette evt bør gå frem. LT hadde ikke kommet langt i prosessen med å utvikle dette, så det kom mange innspill fra salen fra piloter, teknikere og kontorpersoneell.

Majoriteten i salen mener dette kan være en god ting å se på da fokuset på human factor ofte kan bli glemt i den hektiske hverdagen mange opplever i luftfarten. Flere piloter og teknikere bemerket at det ikke må bli et system som gjør at fokuset blir tatt vekk fra det vi faktisk driver med, fokuset må fortsatt være på og rundt flysikkerhet! Her var LT enige og bemerket at under denne prosessen vil de forhøre seg med mange ledd i forskjellige luftfarts bedrifter i Norge. Da vil de få en bred oversikt på hvordan dette bør bli før det trer i kraft.

Luftfartstilsynets sikkerhetspris

Under minglemiddagen på kvelden hadde Luftfartstilsynet utdeling av Luftfartstilsynets sikkerhetspris for 2018. Prisen ble tildelt (Gardermoen lufthavn), med følgende begrunnelse:

” Security er blitt en sentral oppgave knyttet til lufthavndrift. Oslo lufthavn har en sentral posisjon i norsk og internasjonal luftfart. De har over år bygd en god sikkerhetskultur og

Total system approach to aviation safety





levert gode sikkerhetsresultater. Dette har de gjort gjennom god ledelse som har hatt fokus på implementering av regelverk, opplæring av ansatte, fokus på holdningsskapende arbeid og ikke minst god informasjon til de reisende.

Security skal forebygge at uønskede handlinger finner sted. Regelverket tar i svært liten grad hensyn til passasjer opplevelsen og passasjerflyt. Det har Oslo lufthavn tatt på alvor og har utviklet lufthavnen til å bli sikker og behagelig å bruke. I dette arbeidet har de også vist stor vilje til innovasjon og investeringer, for å sikre at security og passasjerflyt fungerer godt sammen.

Oslo lufthavn er en kompleks virksomhet, med mer enn 15.000 ansatte, fordelt på ca. 100 virksomheter. Alle ansatte har i større og mindre grad oppgaver og plikter i security arbeidet.

Lufthavnen har det overordnede ansvar. Dette krever en god ledelse. Det har Oslo lufthavn.

De har over tid levert svært gode sikkerhetsresultater, og er alltid villig til å dele på kompetanse og kunnskaper til det beste for norsk luftfart. Dette arbeidet har gått parallelt med store utbyggingsprosjekter.

Viktige momenter i vurderingen har vært

- Sikkerhetsfokusert ledelse.
- Gode sikkerhetsresultater over tid.
- God sikkerhets rettskultur.
- Stor vilje til å dele på kompetanse og erfaringer.
- Også fokus på passasjer opplevelsen.

Luftfartstilsynet gratulerer Oslo lufthavn med sikkerhetsprisen og ønsker lykke til videre med det gode arbeidet."

DAG 2

Anbud, konkurranseutsetting og flysikkerhet

Direktør for Strategi & Infrastruktur i Widerøe AS, Terje Skram

Skram fortalte kort om Widerøes historie, og hvilke utfordringer de har i sitt operasjonsmønster. Han tok for seg mulighetene Widerøe har innenfor norsk luftfart, og forklarte forskjellen på anbudsruiter og rene kommersielle ruter. Widerøe ønsker ha flere ben å stå på, derfor satser de både på anbudsruiter og kommersielle ruter. Videre kom Skram med innspill til hvordan SD kan justere sine tildelinger av ruter på anbudsnett, der de tidligere kun har vektlagt pris.

Kvalitet og andre vurderingskriterier som eksempelvis mulighet for frakt av post og cargo bør legges til grunn.

Managing Director Bristow NO, Heidi Wulff Heimark

Heimark ga et godt og balansert foredrag om offshoreoperasjonene i Norge. Hun snakket om utfordringene bransjen har vært gjennom, med lav oljepris og fallende etterspørsel etter tjenestene helikopter selskapene tilbyr. Hun satte fokus på hvor viktig helikopteroperasjonene er for Norge, i forhold til olje- og gassproduksjonene vår, og at den 4 største lufthavnen ligger på norsk kontinentalsokkel i antall bevegelser (Ekofisk L).

Katinka Riksfjord Sporse, generalsekretær, Norsk Flygerforbund

Sporse gikk gjennom situasjonen som oppstod i fjor sommer da luftambulansetjenesten sto. Hun gikk videre i detalj gjennom hvorfor situasjonen oppsto, og rettet en klar pekefinger til myndighetene som hadde utformet tilbudet og mente anbudsprosessen kunne vært gjort på en annen måte. Det bør tas læring av situasjonen som oppsto, og Sporse etterlyste politisk aktivitet nå i etterkant. Spesielt siden Stortinget vedtok at saken skulle utredes nå i etterkant, men ingenting har skjedd så langt. Poenget til Sporse gikk i hovedsak på flysikkerhet og at det ikke måtte bli sånn at de ansatte skulle ta hele tyngden for å tilby en billigere tjeneste.

Staten hadde blant annet oppfordret i anbudet til kreativ tenkning angående arbeidsforhold, og dette mener NF er helt feil.

Avdelingsdirektør i Statens Havarikommisjon for Transport, Kåre Halvorsen

Halvorsen snakket om hvilke muligheter kundene har for å påvirke sikkerheten. Han fortalte om flere scenarier der kundene hadde stilt krav, eller presset på slik at uheldige hendelser og ulykker har oppstått. Han pekte på at innlands helikopter er det spesielt segment innen norsk luftfart som er utsatt for slikt press. Det er blitt noe bedre etter innenlands studien for helikopter ble gjennomført, men det er enda en lang vei å gå før det er helt bra.

Halvorsen pekte på at nei til HOFD har vært viktig for å holde nasjonale kontroll på helikopteroperasjoner offshore, noe som SHT ser på som positivt.

Videre snakket Halvorsen om bevisstgjøring og kompetanse hos kundene. Hvordan kan man gjøre kundene oppmerksom på sin rolle, som innkjøper av tjenester? Dette er utfordrende, og her må et bredt samarbeid til både mellom aktører og myndigheter for å få dette til.

Direktør i Fagavdelingen i Luftfartstilsynet, Wenche Olsen

Olsen snakket om hva Luftfartstilsynet gjør for å bedre sikkerheten. De er ikke lenger så mye ute i felten som før, og baserer seg derfor på tilbakemeldinger fra bransjen. Dette skjedde blant annet i fjor i forbindelse med luftambulansesaken, der Luftfartstilsynet økte tilsynsfrekvens for å sjekke tilstanden i operasjonene. Ellers prøver Luftfartstilsynet å være proaktive ved å dele informasjon med bransjen.

Director General i Eurocontrol, Eamonn Brennan

Brennan snakket i hovedsak om utfordringene med et stadig mer tettpakket luftrom over Sentral-Europa. Spesielt er det en korridor over Tyskland som er hard belastet, og Eurocontrol jobber med å dirigere trafikk rundt dette området for å forhindre forsinkelser. Likevel er dette vanskelig, og man må i fremtiden påregne mer forsinkelser, siden luftrommet til tider er helt fullt av fly. Eurocontrol jobber med løsninger, men dette er konservative operasjoner som tar lang tid.

Executive Director of EASA, Patrick Ky

Ky startet med å fortelle om EASA, og hva som er hovedaktivitetene til byrået. De ønsker å standardisere mest mulig på regelverket, slik at det skal bli like konkurransevilkår i det indre markedet. EASA ser at det er forskjeller mellom hvordan regelverks-pakkene blir håndhevet i de forskjellige medlemsstatene, og jobber også aktivt med standardisering for å få dette likt over landegrensene. Det er ikke enkelt, men det kommer seg sakte men sikkert. Videre har EASA omstrukturert seg, slik at de nå jobber gjennom prinsippet med komiteer, der de får input fra fageksperter innen hvert område av luftfarten. Dette fungerer bra.

Bjørn Kjos, Norwegian

Kjos fortalte på sin vanlige lune måte om utviklingen i Norwegian og hvilke utfordringer de har møtt den siste tiden. Selskapet har ekspandert kraftig både til nye markeder og med å ta i bruk nytt utstyr og teknologi. Kjos mente at bruk av siste teknologi er det som løser problemer, og får en effektiv drift. Ikke minst med tanke på miljø. Selskapet sliter med at internasjonale og nasjonale myndigheter ikke henger med i utviklingen, og dette hemmer selskapets muligheter til å tilby de rutene de ønsker. Dette gjelder spesielt muligheten for å fly transsibiriske ruter over Russland.

Årets kongressprogram var kortere enn tidligere år, og det var avsatt mer tid til samtaler mellom deltakerne. Dette oppfatter NHF som bra, siden man da får mulighet til å snakke med de andre partene innen bransjen.



Representantskapsmøtet

Forbundets leder Øyvind Strøm ønsket alle velkommen til første årsmøte i eget hus. Eget hus gir både forbundet og lokalforeningene tilgang på bedre møte- og kurslokaler enn det vi hadde tidligere. Så alle i styret var litt spent på hvordan det går med årets representantskapsmøte som ble den store generalprøven. Med god planlegging og innsats i forkant fra styret ble det veldig bra.

Første punkt på agendaen var presentasjon av nytt regnskapssystem.

Herbjørn Vestvik presenterte Kallesten Revisjon og Regnskap AS som er vårt nye regnskapsfirma. Det er et lokalt firma med 20 ansatte som holder til i Tananger, med 35 år i bransjen. Selskapet er statsautorisert og driver med både revisjon og regnskap. Gikk inn på regnskap og krav i forbindelse med investeringen i eget hus, leieinntekter, skatt, avskrivninger osv. Totalt sett mente de at dette er en god investering for forbundet.

Herbjørn hadde også en liten presentasjon av den nettbaserte løsningen vi har gått over til (Power Office).

Mye er blitt lettere for oss i styret etter at de overtok jobben med regnskapet.

Spørsmål fra salen; kan dere kjøre kurs i regnskap og regnskapsforståelse? Noe han bekreftet at de gjerne stilte opp på.

Kjell Jacob Johannessen / Lars Erik Hjertaas var på plass for og dele NHF's historie med årsmøtet med følgende tittel: NHF Tilblivelse – hvordan startet forbundet, et historisk tilbakeblikk fra de som startet NHF.

De ga et innblikk i hvordan det var i begynnelsen, da medlemmene i MF-HS, TAF og Trafikkforeningen valgte å gå inn i NOGMF (Senere NOEMFO) for å oppnå forhandlingsrett i en tid der det var lønnsfrys for de som ikke var tilsluttet en hovedorganisasjon med tariffavtale.

Helikopteroverenskomsten ble etablert av NOEMFO, og NHF fikk innført nye paragrafer fra flyoverenskomsten.

Etter nedleggelsen av NOEMFO klarte NHF og ta eierskap over Helikopteroverenskomsten og gikk i samtaler med flere organisasjoner som NFO, PRIFO og YS men det endte med at NHF ble stående på egne ben som en selvstendig hovedorganisasjon.

Styret gikk gjennom fjorårets prinsipp og handlingsprogram og informerte årsmøtet om hva styret har jobbet med i 2018. Etter det ble forsamlingen delt i grupper for å lage nytt prinsipp og handlingsprogram, slik at styret har en instruks og jobbe etter i 2019. Det nye prinsipp og handlingsprogrammet finner du på nhaf.no.

Dermed var fredagens program over og det var klart for kveldens middag og sosialt samvær i eget hus. Bord ble rigget om og kokkene overtok kjøkkenet. Det ble en vellykket kveld, og det viser at det åpner seg mange nye muligheter når man har egen plass å være.

Lørdag startet det formelle Representantskapsmøtet, og da er det delegatene som bestemmer. De faste punktene som årsmelding og regnskap ble godkjent.

Så var det tid for å presentere en ny lokalforening, piloter fra Bristow ønsker å bli medlem i NHF. Jan Møller Andersen forklarte litt om historien hvorfor en gruppe piloter bryter ut av Bristow Norway Flyverforening og ønsker å starte egen avdeling under NHF's paraply.

De har som første mål å bli så mange at de kan kreve egen kollektiv avtale med Bristow. Når de kommer så langt vil det opprettes egne avtaler for piloter som står på parallelt med Helikopteroverenskomsten. De ble enstemmig godtatt som ny forening i NHF, så da er det bare å si velkommen til FFB, Flyger Foreningen Bristow.

En annen sak er at styret ønsker å utvide styret med to medlemmer. Vi ønsker en til inn på lover og bestemmelser pga at arbeidsmengden er veldig stor. Dette vil også gjøre at kart og terreng stemmer bedre i og med at Ole-Andre Lindanger har vært innleid som rådgiver og har jobbet tett sammen med styremedlem lover og bestemmelser.

I tillegg ønsker vi å få inn ett medlem fra operativt, slik at vi har noen som kan den biten siden vi har fått inn en operativ lokalforening. Det ble enstemmig godkjent.

Det ble også bestemt at det er ikke tillatt med benkeforslag under valget. Dette var for å presisere reglene for valg i NHF, da det tidligere har kommet opp spørsmål om benkeforslag under representantskapsmøtet.



Tommy Olsen og Ole-Ander Lindanger fikk hver sin klokke som takk for innsatsen i jobben mot HØFO



Årets sentrale forhandlinger

9. mai 2019 ble det ført mellomårsforhandlinger mellom NHO Luftfart og Norsk Helikopteransattes Forbund for avtale nr. 281, Teknisk-, administrativt- og trafikkpersonell, jf. reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår.

Forhandlingene foregikk på e-post.

Partene er enige om at alle arbeidstakere omfattet av overenskomst nr. 281 gis et generelt tillegg på kr. 2,50 per time gjeldende fra 1. april 2019.

Minstelønnsstasene heves tilsvarende. Dette er det samme som frontfagene fikk. Høringer og regelverk (se side 7, NHFNytt utgave 2018)

NHF har mottatt en rekke høringer fra både norske og internasjonale myndigheter.

Alle høringer er inntatt i teknisk komité for gjennomlesning og videre behandling. En god del av høringerne er ikke relevante for oss, og disse sender vi ikke noe høringssvar på. NHF har avgitt høringssvar på følgende høringer i år:

Høringssvar Utkast til forskrift om sivil statsluftfart [Saksnummer 17/04879], se nhaf.no

Regelverk

Helikoptersikkerhetsstudie HSS 4 utføres av Sintef. NHF har plass i styringskomiteen, og jobber både for teknisk og operativt.



Så var det tid for valgkomiteen og presentere deres jobb. Det har vært vanskelig å få noen til å påta seg vervet som leder i NHF, så løsningen ble at Øyvind Strøm tar gjenvalg for ett år. Her har valgkomiteen en viktig jobb og gjøre, de må finne kandidat til leder til neste års representantskapsmøte.

Det ble også besluttet å velge inn både lover og bestemmelser 1 og 2, siden vi hadde to kandidater til posten. Lover og bestemmelser 2 ble valgt for ett år, dette for å få overlapp.

Delegatene valgte også, etter anbefaling fra styret, å opprettholde kontingenten på dagens nivå. Styret mener at det i dagens klima mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, er viktig å kunne opprettholde det høye nivået vi har på juridisk bistand til våre medlemmer og lokallag. Denne kontingenten gir oss fleksibilitet i budsjettet til å takle større saker av juridisk art, uten at vi går i underskudd.

Da var det formelle unnagjort, og siste post på programmet var årets festmiddag. Det som gjorde det litt spesielt i år var at noen i styret hadde jobbet i kulissene for å gjøre litt ekstra stas på de to som har hatt hovedæren for at det ble nei til HØFO. Det har vært en formidabel jobb, og det er første gang Norge sier nei til et EU direktiv.

Tommy Olsen og Ole-Ander Lindanger fikk hver sin klokke som takk for innsatsen. Dette var en gave fra NHF, MF-HS, BNTF, MF-H1, TAF H1 og Industri og Energi.

Det er bare å ta av seg hatten og si tusen takk for den innsatsen de har gjort for å få stoppet HØFO.

DET NYE STYRET:

Leder, Øyvind Strøm, BNTF
Nestleder, Rolf Bergstrøm, BNTF
Sekretær, Tore Loe, MF-HS
Styremedlem Økonomi, Sigbjørn Langerud, MF H1
Styremedlem Info, Øystein Gjengedal, MF-HS
Styremedlem Lover og bestemmelser 1, Tom Stian Beitland, MF-HS
Styremedlem Lover og bestemmelser 2, Stephen Dinsley, MF-H1
Styremedlem Utdanning, Emilie Blikra, MF H1

Varamedlem (Lover og bestemmelse), Ole-Andre Lindanger, MF-HS
Varamedlem (Info), Jostein Karlsen, MF H1
Varamedlem (Utdanning) Øystein Gjestemoen, BNTF
Varamedlem (Økonomi), Sindre Fylkesnes, MF H1



FLYDAGEN PÅ SOLA

Flydagen 2019 bød på fint vær, mye folk og fantastiske opplevelser. Forsvarets redningshelikopter, AW101, falt i smak blant publikum og hadde lang kø gjennom hele dagen. Håvard Dale imponerte stort med sin presisjon i Yak 50, og man ble heller ikke mindre imponert av Yellow Sparrows prestasjon.

Vi fikk også se Sola Videregående sitt gyrokopter, Claudius Autogyro, flydd av Oddbjørn Norheim.

Vi fikk også et godt innblikk i hvor mye teknologien innen luftfarten har endret seg. For det er nemlig ikke hver dag man får se en Spitfire fra 2. Verdenskrig fly i formasjon med forsvarets nye F-35 jagerfly.

TEKST MALIN LUND
FOTO MALIN LUND OG MORTEN ABRAHAMSEN



Foto: Morten Abrahamsen



Foto: Morten Abrahamsen



Foto: Morten Abrahamsen





Foto: Malin Lund



Foto: Morten Abrahamsen



Foto: Malin Lund



Foto: Morten Abrahamsen




Foto: Morten Abrahamsen



HeliExpo 2019

Årets Heli-Expo ble avholdt i Atlanta, 5.–7. mars. NHF var tilstede med Øyvind Strøm, og Rolf Bergstrøm. Vi hadde i år lagt opp til en del samarbeid med Industri Energi, og LO's helikopterutvalg, som også var tilstede. Det viste seg å være gunstig for begge parter.

TEKST ROLF BERGSTRØM



NEXUS: En flott og futuristisk drone med plass til 4 passasjerer og en pilot.



BELL HEAVYS

engage
OF
CES' 2019
FINALIST



Det var lagt opp til møter med de fleste interessenter i løpet av messen. Det var møter med aktuelle produsenter som Sikorsky, Airbus, Leonardo og Bell. Vi var også i møter med operatørene CHC og Bristow.

Første dagen annonserte Sikorsky sin "nye" modell, S-92B. Denne får en ny gearbox i aluminium. Sterkere, ca 150 kg tyngre enn forrige gearbox, mer korrosjonsresistent, tåler høyere load og med et emergency smøresystem. Mye ny avionikk, rig-approach, og nytt SAR search pattern. Maskinen får en ny dør, som kan brukes både på tilbringer og SAR. Den får main frames i titan, større vinduer, og lettere interiør. Mange av disse forbedringene vil også bli tilgjengelige i en A+ modell, men ikke titan-frames, dør og større vinduer. Vi var i et eget møte med Sikorsky der vi fikk inngående informasjon om detaljene med den nye gearboxen, det ser lovende ut, og vi ser frem til å få disse forbedringene på plass.

Sikorsky delte ut sin redningspris, "Winged-S rescue award". Denne gikk til CHC's, crew, som i november i fjor reddet to seilere under vanskelige forhold. Maskinen som er stasjonert på Statfjord B, utførte oppdraget, og de var representert ved redningsmann Martin Jonsson. Han mottok prisen av selveste sønnen til Igor Sikorsky.

På messen fikk vi også informasjon om en spennende maskin som kommer i produksjon i år. Dette er en sivilt sertifisert tiltrotor maskin fra Leonardo. Bygging starter nå i mai med den første maskinen, som skal selges til kunde, dette skjer på fabrikkene i Philadelphia. Leonardo bygger og en ny trenings-skole i Philadelphia med en full-flight simulator, denne er antatt å stå ferdig tidlig 2020.

Testprogrammet av maskinen har så langt registrert mer enn 1400 flytimer. De har nå to test maskiner.

Den ene maskinen flyr i Italia, brukt til "load level survey certification flights" og den andre flyr i Philadelphia, brukt til "engine performance certification flights".

En tredje test maskin styrtet i Italia når det ble utført "high-speed dive testing". Årsaken var relatert til "control laws of the aircraft's fly-by-wire system."

En fjerde testmaskin er under bygging og vil fly senere i år, primært brukt til "in-flight avionics testing".

Møtet hos Bell gav oss en anledning til å få detaljert informasjon om fremdriftsplanen for deres nye Bell 525 Relentless. Denne maskinen ønsker Bell å selge inn til det norske offshore markedet. Maskinen vil kunne ta med 16 passasjerer i standard versjon.

Fremdriftsplan Bell 525:

Component & System test

- Oktober 2019 til april 2020; Hoist Qualification testing
- November 2019 til september 2021; Radar To be Decided
- Mai 2020 til februar 2022; Fatigue Tests / Substantiation Update

Major Program Milestone:

- November 2019; Initial FAA Type Certificate
- August 2020; EASA Certification
- Oktober 2020; HISS Aavailable & Aircraft 14 RFT
- Oktober 2021; Deal Cargo Hook
- Mars 2022; FAA Icing / Icing SAR Type Certificate
- Mai 2022; Icing & SAR Production & Kit Build
- August 2022; EASA Icing / SAR Certification

« Møtet hos Bell gav oss en anledning til å få detaljert informasjon om fremdriftsplanen for deres nye Bell 525 Relentless. »

Flight Test:

- 2019; Aircraft nr. 14 Initial Type Certificate flight test
- Januar 2020 til september 2020; Icing & SAR Mod test
- Oktober 2020 til mars 2021; Icing condition test
- April 2021 til oktober 2021; SAR Tests / HIRF
- November 2021 til november 2022; Icing condition

Ellers var droner det største fokuset på Bell's stand i år. En flott og futuristisk drone med plass til 4 passasjerer og en pilot, Nexus var navnet. Litt sparsomt med data enda, men 6 rotorer, og dette blir nok en realitet etter hvert. Grensen mellom hva som er droner og hva som er helikopter er i beste fall diffus, men i utlandet heter alt rotorcraft, og det skiller ikke mellom helikopter og drone. Vi husker og fra i fjor at Airbus også jobber med utvikling av droner.

På møtet med Airbus dreide det seg mest om Airbus H225. Selv om havarikommisjonen har levert sin endelige rapport, jobber Airbus enda med videre undersøkelser for å få enda bedre forståelse av, og klarhet i root cause til Turøy ulykken.



« I møtet med Sikorsky fikk vi inngående informasjon om detaljene med den nye gearboxen, det ser lovende ut, og vi ser frem til å få disse forbedringene på plass. »



Besøk hos Havarikommisjonen

Styret i NHF var på besøk hos SHT (Statens Havarikommisjon for Transport), der vi fikk god informasjon om hvem de er og hvordan de opererer.

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

De fleste som jobber med luftfart er tidligere teknikere eller piloter fra sivil eller militær luftfart. HSL (Havarikommisjonen for sivil luftfart) ble opprettet i 1989, faglig uavhengig, men administrativt under SD (Samferdselsdepartementet).

Politi og påtalemyndighet ble ikke med i havarikommisjonen. HSL ble egen etat under SD fra 1. juli 1999. Mellom 2002 og 2008 ble det utvidet med avdelinger for bane, vei og sjø, og ble SHT (Statens Havarikommisjon for Transport). I dag diskuteres det å slå sammen militær og sivil havarikommisjon.

Havarikommisjonen skal undersøke for å forebygge, de tar ikke stilling til strafferett eller sivilt søksmål. Skillet mellom politi og havarikommisjonen er enkelt;

Politi får ingen opplysninger fra havarikommisjonen, mens de får alt fra politiet. Dette er årsaken til at vitner og involverte ofte må i to "avhør". Havarikommisjonen skal finne fakta, hva, hvor og når. Politiet undersøker om det har vært noe straffbart.

HAVARIKOMMISSJONEN JOBBER UT IFRA:

- ICAO Annex 13
- EU forordning 996/2010
- Lov om luftfart [sist endret 2018]
- Forskrift BSL A 1-3 og 1-4
- Instruks og tildelingsbrev gitt av SD

I forbindelse med en ulykke er det flere involverte som har ulike roller og interesser. Dette varierer ofte med omfanget av ulykken.

Når det gjelder rapportering av hendelser skilles det med: hendelser, alvorlige hendelser og ulykker.

Ulykker:

personskader, død og store strukturelle skader.

Alvorlige hendelser:

en hendelse som fort kunne blitt en ulykke.

Hendelse:

alt annet som går utover normal operasjon.

SHT får ulykker og alvorlige hendelser, mens LT får alt. SHT mottar ca. 100 rapporter i året, men de forskjellige selskapene har ofte finere gradering på rapportering, slik at det kan forekomme en del feilrapportering. Saksgangen er å innhente opplysninger (undersøke), skrive rapportutkast når undersøkelse er ferdig og sende det til alle involverte parter for kommentar. Etter eventuelle innspill fra involverte parter gjøres den endelige rapporten ferdig og offentliggjøres.

Det gjelder å finne ut, HVA – HVORDAN og HVORFOR. SHT gir sikkerhetstilrådninger, som følges opp av luftfartstilsynene.

Den som rapporterer er ifølge luftfartsloven beskyttet mot sanksjoner fra arbeidsgiver og opplysninger kan heller ikke brukes i rettsak.

SHT har taushetsplikt, men kan forklare årsak til ulykker. Taushetsplikten gjelder ikke ved informasjonsutveksling mellom myndigheter, og det er havarikommisjonen i det landet der ulykken skjer som har ansvaret for etterforskningen.

I senere tid er det økt fokus på menneskelige faktorer og organisatoriske forhold når SHT ser på en hendelse eller ulykke.

Turøy kom også på agendaen, de startet med å vise en film om Turøy (ligger på SHT's hjemmeside)

29. april 2016 kl 12:00 ble de varslet om en alvorlig ulykke med ett offshorehelikopter.

De utnevner undersøkelsesleder og rykker ut til ulykkesstedet. Allerede kl 18:50 samme dag var første team på 3 mann på plass. Politi, brannvesen, sivilforsvar, teknikere fra CHC ++ er på plass. CVFDR blir funnet samme kveld og blir sendt til London allerede neste dag.

Den Engelske havarikommisjonen og Airbus ankommer 30. april. Gruppestruktur etter ICAO Annex 13 blir opprettet og prosjektgruppen besto av om lag 65 personer.

Det går s manngard over hele området for å lete etter deler, samtidig som marinen søker etter deler under vann. SHT opplever det som et veldig godt samarbeid i hele samfunnet, alle stiller opp og bidrar med det de kan. Dette er noe som overrasker de som kommer fra andre land.

CVFDR stoppet opptakene i det rotoren løsnet. Det var en tilrådning fra den Engelske havarikommisjonen etter ulykken med en L2 i 2009 (G-REDL) om å forbedre dette, men det ble ikke fulgt opp av Airbus og EASA.

Hums kortet ble funnet og inneholdt viktig informasjon, men det mest verdifulle var tannhjulet fra 2. trinns planetgir.

Alt som blir funnet blir tatt vare på og blir sortert fortløpende, og det som kunne minne om deler fra gearboks, tannhjul og lignende ble tatt direkte til undersøkelse. De viktigste delene blir sendt til laboratorier i England. Mye blir sendt til fabrikkene i Frankrike, men det er alltid en fra SHT tilstede. Airbus definerte 7 scenarier for ulykken. Den 8. var ringgiret og SHT måtte kjempe for å få det inn. Rapportene fra SHT kan leses på SHT sine hjemmesider, der er både Norsk sammendrag og Engelsk fullversjon.

Etter hvert kom det en del nye utfordringer: 225 flåten ble satt på bakken, med de ulemper det medførte.

EASA har to roller i dette, rådgiver for havarikommisjonen og ansvarlig for sertifisering av flymaskinen. Sertifiseringsdokumentene var også vanskelig å få tak på (industrihemmeligheter), men de fikk lese dem hos Airbus, på Fransk.

Det ble en Kanadisk ekspert som gjorde jobben på grunn av språk, og nøytralitet i forhold til EASA.

Etter at undersøkelsen var ferdig kom SHT med en rekke tilrådninger, der ni går på EASA, ett på EU kommisjonen, ett på ICAO og ett på Airbus Helicopters. Alle står i det Norske sammendraget.

ROLLER OG MOTIVER I FORBINDELSE MED EN ULYKKE

Havarikommisjon

“Ren” (uavhengig og helhetlig) sikkerhetsundersøkelse

Ansvarlige virksomheter og produsenter

Intern granskning og/eller umiddelbare reaksjoner

Interesseorganisasjoner

Medlemsinteresser

Overlevende og pårørende/etterlatte

Årsak, ansvar/skyld og straff

Påtalemyndighet/politi

Strafferettslig ansvar/skyld

Tilsynsmyndighet/Direktorat

Umiddelbare reaksjoner/pålegg

Media

Sensasjon, salg og utpeke “syndebukk” og/eller “helt”

Forsikringsselskaper

Erstatningsoppgjør





FLYTEKNIKERENS DAG

Norsk flytekniker organisasjon (NFO), arrangerte Flyteknikerens dag hos Forsvarets Flysamling på Gardermoen, torsdag 14. mars i år. NHF var invitert til å delta som gjester under arrangementet, nestleder Rolf Bergstrøm og sekretær Tore Loe deltok. Det hele startet med lunsj, og tid til å se på flyene som var utstilt i lokalet.

TEKST **TORE LOE**

Leder i NFO Andreas Sundt ønsket så alle fremmøtte velkommen og håpet at Flyteknikerens dag kan bli et fast årlig evenement.

Statssekretær Allan Ellingsen fra Samferdselsdepartementet fikk æren å være først ute. Han snakket først og fremst om fremtiden i norsk luftfart. Det er en jevn økning med antall reisende og derfor har bevilgningene til norsk luftfart økt med 75 %. Viktig med rettferdige rammevilkår i luftfarten.

I 2018 ble det satt ned et utvalg som skal utrede Norsk luftfart og arbeidet forventes å være ferdig i løpet av 2019.

Statssekretæren snakket om satsingen på EI-fly, og at andelen med biodrivstoff skal opp. Videre snakket han om innføring av remote tower på enkelte flyplasser i Norge, dronestrategi og innføring av ny basisforordning fra EASA.

Etter Samferdselsdepartementet var det Elisabeth Goffeng fra STAMI sin tur. Hun snakket om hvordan skiftarbeid påvirker helse og sikkerhet.

73 % av alle hendelser i luftfarten skyldes human factor. 21 % av disse går på fatigue og 18 % går på maintenance error.

Arbeidsmiljøloven slår fast at arbeidstidsordninger skal være slik at arbeidstakere ikke utsettes for uheldige fysiske eller psykiske belastninger. Arbeidsgiver er juridisk ansvarlig for arbeidsordninger og arbeidsmiljø.

Forskning på skiftarbeid har de senere årene avdekket at skiftarbeid gir søvnforstyrrelser.

Ved skiftarbeid er det viktig å ta pauser og da med tilstrekkelig hyppighet og lengde. Endring av skift bør skje med klokka, da kroppen lettere tilpasser seg dette. Forskning viser også at risiko for skade øker betydelig ved arbeidsdager lengre enn 8 timer. Videre viser forskning at risiko for skade er størst klokken to på natten og klokken to på dagen. Det er da kroppstemperaturen henholdsvis er på sitt laveste og høyeste.

Så var det Allan Newby fra Rolls Royce sin tur og han snakket om fremtidens motorer.

Fremtidens motorer vil bli elektrifiserte og digitaliserte, men før en når dit vil en først se mere fuel efficient motorer. Så vil en se større samspill mellom fly og motor.

Når det gjelder full elektrifiserte fly er ikke batteriteknologien der annet enn til short range flights per i dag. Når det gjelder medium range flights ser Rolls



Royce for seg en form for hybrid teknologi. Rolls Royce har kjøpt et fly der de vil montere en hybrid løsning og de satser på å kunne starte testflights i løpet av 2019. På long range ser Rolls Royce at elektrisk motor først og fremst kan gi assistanse ved takeoff, climb, go around og taxi. El. assistanse gjør at man kan ha mindre motorer på flyet, da cruise ikke krever så mye power.

Rolls Royce forsker også på fremtidens vedlikehold av flymotorer. Her ses det på å kunne gjøre reparasjoner uten å måtte ta motoren av luftfartøyet. Det man her ser for seg er diverse robot løsninger som kan gå inn i motoren og gjøre reparasjoner in-situ.

Etter at Rolls Royce hadde avlagt fram sine fremtidsvisjoner var det klart for en halvtimes pause, da kunne vi ta en nærmere titt på flyene som står til utstilling.

Etter pausen var det Luftfartstilsynet sin tur. Der stilte avdelingsdirektør Morten Larsen med fem medarbeidere som jobbet med alt innen Part-145, Part-M, Part-21 og Part-66.

Det er 29 Part-145 organisasjoner og 1086 Part-66 sertifikater i Norge i dag.

Det ble snakket mye om dette med Certificate of Release to Service, CRS. Det er viktig å huske på at CRS ikke er en administrativ oppgave. Det viktigste før en gir CRS er verification! Verifiser at jobben faktisk er utført, verifiser at jobben er riktig utført og verifiser at jobben er utført av kvalifisert personell. Luftfartstilsynet oppfordrer alle til å studere MOE,

det er her beskrivelsen av alle arbeidsoppgavene du som tekniker skal forholde deg til står beskrevet. Husk å skrive avvik om du ser noe i MOE som ikke er riktig eller ikke stemmer med hverdagen. Avvik på MOE er det beste verktøyet LT har for å rette opp i ting.

Det ble også snakket og diskutert mye om hvordan gå fra B1 sertifikat og til å ha både B1 og B2, men her er retningslinjene ganske klare og står på Luftfartstilsynet sine nettsider.

Det ble også stilt en del spørsmål rundt utførelsen av independent inspection. Holder det med bare to personer, eller må man være så mange som fire når en har en fagarbeider med? Svaret er at det holder med to, selv om den ene er fagarbeider (så lenge fagarbeideren vet hvordan oppgaven skal utføres.)

En annen ting som ble diskutert var forskjellen på line og base maintenance. Også her dukket det opp noen interessante ting. Hvis vedlikeholdet krever bruk av både B1 og B2 kompetanse og annen spesialkompetanse som platemann ol., blir det regnet som complex maintenance. Dette kommer da under base maintenance. Hvis liggetiden på luftfartøyet for å få utført maintenance er på over 72 timer regnes det som base maintenance. Får du tilsendt reparasjonsprosedyre direkte fra fabrikant som ikke står i noen av de utgitte manualene, så regnes det også som base maintenance.

Fra Havarikommisjonen stilte Tor Nørstegård. Havarikommisjonens oppgave er å utrede forhold som kan ha betydning for sikkerheten.

« En annen ting som ble diskutert var forskjellen på line og base maintenance. »

De skal være en objektiv instans som skal finne ut av hva, hvordan og hvorfor det skjedde. Havarikommisjonen tar ikke stilling til skyld i rettslig eller forsikringsmessig sammenheng. Politiet eller påtalemyndigheten vil drive sin helt selvstendige etterforskning for å avdekke eventuelle lovbrudd. Som Tor Nørstegård sa "Vi får alt fra politiet, men politiet får ingenting av oss!" Havarikommisjonen kan i sin sluttrapport komme med tilrådninger til myndigheter og fabrikanter for å forbedre flysikkerheten.

Et spørsmål som ble stilt var om politiet får tilgang til CVR data. På det svarte Tor at politiet ikke har tilgang til å få hentet ut CVR data uten at de kan fremskaffe en rettslig gyldig begjæring for dette via domstolene.

Siste innslag for dagen skulle være NFO sin historie, fortalt av Roger Handeland. Men siden vi var langt på overtid i forhold til den fastsatte agendaen måtte vi to fra NHF bare løpe for å rekke flyet. Historietimen fikk vi dessverre ikke med oss. Kanskje neste gang?



145.A.10 – Scope - Line/Base Maintenance

Eksempler på Base Maintenance task

- Major repairs and/or major modifications;
- A scheduled maintenance event, which in the planning phase has been already identified as significant in terms of duration and/or man-hours (e.g. an A/C down time above 72 hours or four shifts whichever is less).
- A work package requiring a complex team composition in terms of high Number & Categories.
- Any scheduled maintenance task which requires extensive disassembly of the aircraft and/or extensive in depth inspection

B1 v.s B2

- Ved utvidelse fra B1 til B2 skal hoveddelen av praktisk erfaring som må dokumenteres, være jobb man ikke kunne ha kvittert for med sin B1-rettighet.
- En utfordring for mange, og det krever som regel ekstra tilrettelegging og planlegging/ samarbeid med bedriften.



Besøk hos Leonardo

Forventer at nye AW101-helikoptre vil gjøre den nasjonale redningstjenesten til verdens beste.

Mot slutten av året blir det første av 16 nye nasjonale redningshelikoptre operativt på Sola, utenfor Stavanger. De nye AW101-redningshelikoptrene blir de mest avanserte som finnes og vil bidra til å gjøre den norske redningshelikoptertjenesten verdensledende.

Syv representanter fra LOs helikopterutvalg (Tom Stian Beitland er representant i helikopterutvalget for NHF) besøkte i påskeuka Leonardo Helicopters fabrikk utenfor Yeovil i Sørvest-England. Etter flere møter med ledelsen ved fabrikk og produktteamet ble delegasjonen tatt med til produksjonslinjen der AW101-helikoptrene settes sammen. Langs to parallelle linjer settes maskinene sammen bit for bit, fra skrog til ferdige helikoptre.

I enden av produksjonen står en bortimot ferdigbygd maskin. Helikopteret er malt i samme farger som dagens norske Sea King-redningshelikoptre, hvitt og oransje, med det norske Luftforsvarets nasjonale kjennemerke og «Redningstjeneste» godt synlig.

Helikopteret er digert, over seks meter høyt og drøyt 23 meter langt. Det er utstyrt med dobbel redningsheis, stor dør på siden og lasterampe bak.

Imponert over arbeidsforholdene

Delegasjonen fra Helikopterutvalget får se nærmere på cockpit, systemoperatørens konsoll, de medisinske fasilitetene og ikke minst området rundt redningsheisene.

Kjetil Larsen, som til daglig jobber som redningsmann på offshorebaserte søk- og redningshelikoptre, er imponert over arbeidsforholdene om bord. Det første jeg legger merke til er hvor stor kabinen er (27 kvadratmeter) og takhøyden (183cm) som gjør at jeg kan stå fullt oppreist. Det er en fleksibel

interiørløsning, som gjør at man kan flytte ting og arbeidsstasjoner rundt. Og det medisinske området virker meget bra, sier Larsen.

Han kan ikke si noe om hvordan helikopteret er i såkalt hover og under heisoperasjoner, siden det ikke var anledning til å prøvefly maskinen.

Erstatter Sea King

Leonardo AW101 skal erstatte de snart 50 år gamle Sea King-redningshelikoptrene i Norge. I alt er 16 nye helikoptre bestilt, med opsjon på ytterligere seks. Etter grundig testing og opplæring er den første maskinen ventet å bli operativ ved Sola-basen mot slutten av året.

Det er et stort helikopter med kapasitet til å kunne redde minst 25 nødstedte. Samtidig har helikoptertypen evakuert opp til 52 personer i ett løft, under en redningsaksjon i Japan. Helikopteret er utstyrt med tre motorer av typen General Electric CT-7, samme som brukes på nordsjøbussen Sikorsky S92.

AW101 har svært lang rekkevidde. Maskinen kan fly i over fem timer og skal kunne plukke opp 20 nødstedte 250 nautiske mil unna.

De nye norske redningshelikoptrene får det mest avanserte søk- og redningsutstyret som finnes på markedet. Blant annet har det toppmoderne radar, varmesøkende kamera og utstyr for å kunne søke etter mobiltelefoner til savnede personer.

Den nasjonale redningshelikoptertjenesten er eid av Justis- og beredskapsdepartementet, men opereres av 330. skvadron i Luftforsvaret. Helikoptrene opererer fra seks baser som er spredt rundt i landet; Sola, Rygge, Florø, Ørland, Bodø og Banak.

Må kunne redde mange nødstedte

I prosessen rundt vurderingen av den nasjonale redningshelikoptertjenesten på slutten av 1990-tallet og ved anskaffelsen av nye helikoptre var Industri Energi (tidligere NOPEF), Sjømannsforbundet og LO var svært aktive. NOPEFs helikoptersjef, Ketil Karlsen, deltok i Fostervoll-utvalget, Helikopterfaglig forum og Brukerforum.

Det var viktig for oss å få et nytt nasjonalt redningshelikopter som kunne redde mange personer langt til havs. Den daværende regjeringen hadde sagt ned kravet fra å kunne redde 20 til 16 nødstedte. Det kunne vi ikke godta. Min jobb var på å skaffe tall og statistikk for å vise at hendelser med mange nødstedte kunne skje og at man burde dimensjonere tjenesten i forhold til det, sier Ketil Karlsen.

Samtidig var det viktig å få senket tidskravet fra alarmer går til helikopteret er i luften, fra en time til 15 minutter. Det løste man ved å etablere døgnkontinuerlig vakt ved basene hele året. Justisdepartementet lyttet også til oss og skaffet seg egen kompetanse om helikoptertjenesten som de er ansvarlig for, sier han.

Best kapasitet og lengst rekkevidde

Ketil Karlsen understreker at han aldri gikk ut offentlig med hvilket av kandidathelikoptrene han støttet.

Det var viktig for oss å ikke gå i fella med å peke på én helikoptertype. Det som var avgjørende for oss var å holde fokus på det redningsfaglige, sier Karlsen.

Men jo lenger ut i prosessen man kom ble det åpenbart både for Industri Energi og LO at Leonardo AW101 var det beste helikopteret av de to gjenværende

kandidatene (AW101 og EC225) og like før det endelige valget skulle tas i 2013 gikk begge organisasjonene ut offentlig og ga sin støtte til AW101.

Vi mente AW101 var den beste kandidaten utfra kapasitet og rekkevidde. For oss er det viktig å ha et redningshelikopter som kan redde mange folk langt til havs, sier Henrik Solvorn Fjeldsbø forbundssekretær i Industri Energi og leder i LOs Helikopterutvalg.

Leonardo Helicopters representant i Norge, Conrad Mohr, mener at støtten var viktig, siden LO er en betydelig samfunnsaktør innen beredskapsplanlegging, søk og redning. Og han understreker at jevnlig dialog med LOs representanter har gitt Leonardo Helicopters større forståelse for norske brukerbehov og samfunnskrav til sikkerhet og beredskap.

Bør vurdere base i Troms

Henrik Fjeldsbø imponert over hva han har sett og hørt under det to dager lange fabrikkbesøket i Yeovil. –Vi har fått mye nyttig informasjon om de nye AW101-helikoptrene og hatt gode diskusjoner med ledelsen for utviklingsprogrammet.

Den norske AW101-varianten er fullspekket med utstyr som vesentlig vil forbedre søk- og redningskapasiteten til de nasjonale redningshelikoptrene. De moderne helikoptre vil også forbedre arbeidshverdagen for besetningen, sier lederen i Helikopterutvalget.

Han understreker at Sea King-helikoptrene har vært solide arbeidshester som har gjort en kjempejobb gjennom nesten 50 års tjeneste.

Men det er på tide å ta i bruk ny teknologi. Og jeg ser virkelig fram til alle de 16 nye helikoptrene er i bruk på alle seks basene. Det blir som å gå fra Volvo Amazon til Volvo V60. De nye helikoptrene vil gi økt trygghet for alle landets borgere og særlig for de mange tusener som har sin arbeidsplass ute i havet.

Fjeldsbø mener myndighetene nå må vurdere grundig om man også bør etablere en ny redningshelikopterbase i Troms, for å sikre bedre dekning i de nordvestlige havområdene. – En slik vurdering må gjøres i lys av økende olje- og gassaktivitet i vestlige deler av Barentshavet, økt fiskeri, økt skipstrafikk og stadig økende turisme.

Myndighetene bør også se på muligheten for å kunne bruke mer moderne helikoptre på Svalbard. Det vil kunne gi en betydelig bedre tjeneste lengst mot nord, der man i dag bruker eldre Super Puma L1-helikoptre med dårlig rekkevidde, sier han.

Stort steg for redningstjenesten

Erik Hamremo, spesialrådgiver i LO og nestleder i Helikopterutvalget, har ti års erfaring som pilot og fartøysjef på Sea King og fire år ved Hovedredningsentralen. Han forventer at innfasingen av de nye helikoptrene vil forløpe uten særlige problemer.

Canada, Portugal og Danmark har allerede lang erfaring med AW101 og jeg tror vi slipper unna såkalte barnesykdommer ved maskinen i Norge. Velten på Sola i 2017 har gitt en forsinkelse, men det skyldtes ikke noen feil ved maskinen og den vil bli reparert, sier han.

Hamremo mener det har vært en god prosess mellom fabrikkene i England og de norske helikopterbesetningene med stor grad av involvering underveis. Det gjøres også en omfattende jobb med å trene mannskapene.

Overgangen fra Sea King til AW101 blir «a giant leap» for den nasjonale redningstjenesten. De nye maskinene har det beste utstyret som er å oppdrive, de går fortere og har avisingsutstyr som gjør at de kan fly direkte over steder som man tidligere måtte fly rundt. Det er viktig, siden tiden ofte er avgjørende når det handler om å redde liv, sier han.

Etter presentasjonene i Yeovil er Erik Hamremo trygg på at de nye norske AW101-helikoptrene blir verdens mest avanserte redningshelikoptre. –Når besetningene som skal fly disse maskinene allerede regnes som verdens mest kompetente, mest profesjonelle og mest seriøse tør jeg å påstå at vi får verdens beste nasjonale redningshelikoptertjeneste, fortsetter han.

Hamremo påpeker at de nasjonale redningshelikoptrene er et viktig supplement til de offshorebaserte søk- og redningshelikoptrene som eies av oljeindustrien. – Den nasjonale og sivile redningshelikoptertjenesten utfyller hverandre og spiller på lag, som sist under evakueringen av cruiseskipet «Viking Sky», sier han.

Ikke sivil sertifisering

Helikopterutvalget har ikke funnet noe kritisk under besøket i Yeovil, men utvalget avdekte et par forbedringspunkter som produsenten har sagt den vil ta tak i.

Vi har også endelig fått avklart at AW101 ikke er aktuell som sivil tilbringermaskin, fordi Leonardo nå har bestemt at de ikke vil gå for sivil sertifisering av maskinen, sier Hamremo.

Han mener det også er beroligende å få bekreftet av Leonardo at vedlikehold av gearbokser for de norske maskinene skal gjøres på Kongsberg og at AIM på Kjeller skal ta seg av tungt vedlikehold. Det sikrer både norske arbeidsplasser og kvalitet i arbeidet, sier han.

I tillegg er det etablert en fullverdig AW101-simulator og teknisk treningsmodul på Sola, utenfor Stavanger.

Nærhet til treningsfasiliteter gir bedre mulighet til å trene når man trenger det. Og treningene kan bedre tilpasses våre norske flyoperasjoner. Det gjør at kvaliteten i treningene blir bedre og kostnadene lavere, sier han.

Artikkelen er hentet fra Industri og Energi.



HELIKOPTER-ANSATTES HUS

Nå er det litt over ett år siden forbundet kjøpte eget hus. Da denne eiendommen kom for salg, hadde vi en grundig gjennomgang av fordeler og ulemper med eget hus, og styret valgte å gå for det.

I løpet det året som har gått har styret gjort mindre forandringer/oppgaderinger for å få det slik som vi ønsker og vi nærmer oss målet men det er litt igjen.

I dag ser vi alle fordelene vi har med eget hus. Bedre lokaler for møter og kurs. Eget hus gjør det enklere å avholde kurs når vi slipper å betale for dyre møterom på hoteller. Lokalet blir også brukt av lokalforeningene (mer enn før). Det har også vært utleide til være arbeidsgivere for interne kurs.

Årets representantskapsmøte ble også avholdt i eget hus, og med et hotell som nærmeste nabo var det egentlig ett enkelt valg. Dette var en løsning som vi kommer til å fortsette med.

Når det gjelder økonomi så har vi gått fra å betale husleie til og motta husleie. Huskjøpet vil dermed bedre forbundets økonomi på sikt.





Nye regler i AML om fast ansettelse og innleie

Monica Furustøl og Ann Mari Winterhus-Fjeld fra Arntzen de Besche kjørte kurs om de nyeste endringene i AML og om fast ansettelse og innleie. Kurset ble avholdt i Helikopteransattes hus på Sola.

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

Fast ansettelse blir nå definert i loven, AML § 14-9 [1]

Strengere krav til regulering av arbeidstiden i arbeidsavtalen, AML § 14-6 [1] (j).

Adgangen til å inngå avtale om innleie fra bemanningsforetak strammes inn, AML § 14-12 [2]

Hovedregelen er at man skal ha fast ansettelse, AML § 14-9. Med fast ansettelse menes i denne lov at ansettelsen er løpende og tidsbegrenset, at lovens regler om opphør av arbeidsforhold gjelder, og at arbeidstaker sikres forutsigbarhet for arbeid i form av et reelt stillingsomfang og arbeidstid. Det vil si at 0 timers kontrakter ikke er lovlig.

I og med at fast ansettelse er hovedregelen, er midlertidig ansettelse og innleie unntakene. Det er bare adgang til midlertidig ansettelse/innleie dersom man har særskilt grunnlag. Typisk vil være erstatning for sykefravær eller permisjon, men man kan også benytte midlertidig ansatte/innleie ved sesongsvingninger, prosjekter, i påvente av rett søker med formell kompetanse.

Når det leies inn er det viktig skille mellom innleie fra bemanningsforetak og innleie fra virksomheter som ikke har til formål å drive utleie (produksjonsbedrifter etc.).

Ved innleie fra produksjonsbedrifter, innen samme fagområde, holder det at den innleide er fast ansatt hos utleier (midlertidig ansatte kan ikke leies ut). Utleier kan heller ikke leie ut mer enn 50 prosent av de fast ansatte. Innleier skal foreta drøftelser med tillitsvalgte som til sammen representerer et flertall av den arbeidstakerkategori dette gjelder, før beslutning om innleie foretas.

Adgangen til å leie arbeidskraft fra bemanningsforetak strammes inn i AML § 14-12. Innleie fra bemanningsforetak er kun tillatt i samme utstrekning som det kan avtales midlertidig ansettelse etter AML § 14-9 andre ledd bokstav a til e. Innleier

skal på forespørsel fra bemanningsforetaket opplyse om innleie gjelder ett vikariat. Alle innleide skal være fast eller midlertidig ansatt i bemanningsbyrået, med et reelt stillingsomfang. Alle bemanningsbyråer skal være registrert hos Arbeidstilsynet, og det er ikke lov å benytte seg av innleid arbeidskraft hvis det egentlig skulle vært høyere grunnbemanning (fast innleie)

Arbeidsgiver skal minst én gang pr. år drøfte bruken av innleid arbeidskraft med de tillitsvalgte.

Det er ikke nødvendig med avtale med tillitsvalgte ved innleie fra samme konsern, men det må være et norsk morselskap og vilkårene om fast ansettelse, produksjonsbedrift og drøftelse må oppfylles.



NHF Kniven

Etter opprettelsen av NHF kniven har vi delt ut 22 kniver for bidrag til NHF Nytt.

Markus Lundberg Heli-One (bilde) og Erlend H. Olsen LT-Tech mottok NHF kniven for bidrag til NHFNytt i 2018.

Men vi ønsker hele tiden og bli bedre, og det kan DU gjøre noe med. Kom med ett bidrag til NHFNytt og DU blir også eier av NHF Kniven.



Møte med Luftdyktighetsavdelingen i Luftfartstilsynet

NHF hadde 8. november dialogmøte med luftdyktighetsavdelingen i Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet hadde innkalt både NHF og NFO til møte, for å få flere detaljer om CRS bekymringen som forbundene har sendt til Samferdselsdepartementet på vegne av AEI. Bekymringen går i hovedsak på at bransjen ser en dreining mot å ikke bruke sertifiserte teknikere i tilstrekkelig grad under vedlikehold.

Dette gjelder ikke Norge spesielt, men andre store land i Europa. Begge forbundene redegjorde for status i saken, og Luftfartstilsynet forsikret om at de ønsket å holde flysikkerheten oppe på et høyt nivå i Norge. Luftfartstilsynet kommer til å utarbeide en faglig vurdering og sende til Samferdselsdepartementet. Dette på grunnlag av spørsmålene Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet besvare i forbindelse med brevet som er sendt til Samferdselsdepartementet.

Videre i møtet var Luftfartstilsynet interessert i å få våre innspill i forhold til status i bransjen.

Tilsynet har ikke mulighet til å være like godt i inngrep med bransjen som vi som forbund er, slik at det faller seg naturlig å gi konstruktive tilbakemeldinger på hvordan lover og regler fungerer i praksis. Luftfartstilsynet informerte også om at de ønsker å kjøre effektive og praktiske tilsyn ute i felten. De mener for eksempel at tilsyn der maskiner står på vedlikehold på kveld/natt er mer formålstjenlig enn å kun se en tom hangar på dagtid. Dette var begge forbundene enig med Luftfartstilsynet i. Videre ble det etablert en god dialog om Safety promotion, der man fremmer sikkerhetstema for «hvermannen» i hangaren. Her ser Luftfartstilsynet at det er en vei å gå, men vi kan klare dette sammen. Utfordringen her, er å nå frem til dem som ikke oppsøker informasjon selv. Det hjelper lite med informasjon via Facebook, LinkedIn eller nettsider hvis ingen går inn og ser.



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



Kurs i forhandlingsteknikk

TEKST TORE LOE

Den 23. til 24. oktober, ble det arrangert kurs i forhandlingsteknikk i regi av NHF.

Kurset ble avholdt i NHF sine nye lokaler i Helikopteransattes hus på Sola. Ekstern kompetanse fra Kompetanse Union AS, ble innhentet for å kjøre kurset. Foredragsholder på kurset var Annar Aasheim, grunnleggeren av Kompetanse Union, og han har drevet med leder-opplæring og kursing i menneskelige relasjoner i en årrekke. Han har også skrevet flere publiserte artikler om disse emnene.

Så det var tolv spente kurs deltakere som møtte opp for kursing i forhandlings teknikk.

Kurset gikk hovedsakelig ut det å lære om menneskelige relasjoner, og hvordan få et godt forhandlingsklima. Lære om å kunne lytte, stille de rette spørsmålene, for å sette seg inn i motpartens virkelighetsforståelse. Og slik, bruke din egen virkelighetsforståelse, til bygge på motpartens. Samt viktigheten av å bruke følelser og et bilde-skapende språk, for å formidle ditt budskap. På kurset ble det også undervist i de forskjellige konflikts former, hvordan takle innvendinger og det å ha en personlig handlingsplan.

Kurset må sies var en ubetinget suksess. Alle deltagerne var enig om at de hadde lært en masse nyttig, som kan hjelpe ved neste forhandling,

enten det er lønns og avtale forhandlinger med bedriften, eller det er med ektefellen/samboeren hjemme.

Vil rette en stor takk til Annar Aasheim og Kompetanse Union AS for et kjempe nyttig kurs. Og ikke minst en stor takk til Joanna og Tom Indahl som stod for lunch serveringen disse to dagene. Og til slutt en stor takk til alle som meldte seg på kurset.

Tusen takk!

Sikorsky Superior Maintenance Award

I forbindelse med årets Sola-konferanse den 17. - 19. september, mottok Murray Timms (S-92 Typeingeniør i CHC HS) den prestisjefylte utmerkelsen "Sikorsky Superior Maintenance Award." Hovedbegrunnelsen er Murrays sterke faglige bidrag i relasjon til S-92 design, sertifisering, drift og vedlikehold.

På overrekkelses-seremonien fremhevet Sikorsky's ledelse at Murray alltid fremsetter konkrete og teknisk godt funderte løsningsforslag, hvorav mange blir implementert av Sikorsky.





Industri Energi's Helikopter Seminar

LO's Helikopterutvalg, Leder Henrik Fjeldsbo

Henrik Fjeldsbo startet med en gjennomgang av historien til Helikopterutvalget (HU). Nevner at tallet 218 er en vesentlig faktor for utvalget, 218 er tallet omkomne i Nordsjøen med helikopter. Henrik beskriver hvor mange Arenaer HU er representert, dette er alt fra produsenter, operatører, leasingselskaper, oljeselskaper, EASA og andre organisasjoner

TEKST TOM STIAN BEITLAND

Erik Hamremo, Nestleder

Erik viser frem LO'S handlingsprogram innen flysikkerhetsarbeid som går mellom 2017 og 2021. Noe av programmet går på at flysikkerheten må prioriteres og videreutvikles, stille krav om norske driftstillatelser, faste arbeidsplasser innen luftfart og kreve mere fokus på helikoptersikkerhet. LO Luftfart er et kompetanse- og samarbeidsorgan som skal koordinere interessene innen luftfart i Norge.

Helikopterutvalget ligger under næringspolitisk avdeling og ledes av IE. Erik sier at Helikopterutvalget blir utvidet til å fokusere på mere enn kun offshore helikopteroperasjoner. Helikopterutvalget vil også ha fokus på innlandshelikopter, luftambulanshelikopter, militære helikopter, politi og LOS helikopter.

Turøy-ulykken, Henrik Fjeldsbo

Helikopterutvalget var tett på ulykken og har fulgt saken nøye. Utvalget var aktive i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel og hadde god dialog med SHT. Videre hadde

utvalget kontakt med involverte parter, deriblant i UK. Fokuset til Helikopterutvalget var å få på plass fakta rundt ulykken og å ha en god dialog med alle involverte parter. Henrik ga en kjapp, men grundig gjennomgang av hendelsesforløpet etter Turøy-ulykken.

Det snakkes om alternativ til en erstatning for H225 helikopter som ikke er i Norge lenger, disse typene er H175, AW189 eller Bell 525.

Det mest sannsynlige scenarioet i Nordsjøen er at vi fortsetter med S92 til transport og på SAR frem til man får mere informasjon (rekkevidde, de-ice etc..) rundt de 3 helikopter typene som kan være aktuelle.

Bell 525 Relentless, Byron Ward

Dette vil bli det første helikopter som sertifiseres i henhold til FAR29 og de oppdateringer som gjelder. Med det kan en forutsette at det tekniske sikkerhetsnivået er optimalt. Europeisk sertifisering (EASA CS-29) vil også ivaretas parallelt. Det planlegges også for en SAR/Medevac versjon der bladene skal kunne foldes om ønskelig. Med det blir helikoptertypen også aktuell som alternativ til dagens SAR helikopter stasjonert offshore. Byron viser en god gjennomgang av hvordan 525 er og blir bygd opp. Helikopteret har flight controls som er av typen FBW (Fly By Wire). Dette er noe som stort sett er nytt i helikopterbransjen. Bell 525 har triple systemer for dette og viser til at systemet er utprøvd på V22 Osprey i flere år. Hums/IVHM (Integrated Vehicle Health Management). Dette er fremtidens overvåknings-system, her vil det være mulig å få tilnærmet live data mens man er ute og flyr.

Bell ser også på ny teknologi i forhold til det å ha bedre oversikt på vibrasjoner inne i gearboksen.

Bell 525 Drive System, Scott Poster

Bell 525 er utstyrt med hele 7 gearboxer. Dette er 1 main gearbox, 1 tail gearbox, 1 intermediate gearbox, 2 accessory gearboxes og 2 reduction gearboxes.

Det som er den største differansen når det kommer til drive systemet er dette med reduction gearboks mellom motor og MGB. Bell forteller at disse ble laget for å redusere 21.000 RPM fra motorene til 6.000 RPM for man går inn i selve MGB. Dette for å spare belastning av MGB.

Tommy Olsen, NHF

HOFo Historikken

Når HOFo kom ut ønsket EU at man har LIKE vilkår i hele Europa, derfor ønsker de at det skal være fri flyt mellom medlemsstatene for helikopteroperasjoner offshore. Den tid da HOFo kom ut på høring ble det fort bemerket at dette kunne bli problematisk for Norge. NHF gikk sammen med IE og LO (Helikopterutvalget) for å finne løsning på dette. Det ble lansert et opprop mot HOFo hvor det ble innsamlet 9400 underskrifter fra offshore arbeidere og andre i helikopterbransjen. Dette kom heldigvis ikke til bruk siden HOFo ble stoppet den 24. mai 2017. Kravet om Norsk AOC består derfor fortsatt for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel. HSS-4 er på trappen til å settes i gang. Tommy nevner derfor også viktigheten med fokuset på det tekniske aspektet i HSS-4 rapporten.



PARIS AIRSHOW

Årets flyshow har 2489 utstillere og mer enn 140.000 besøkende på bransjedagene, i tillegg til mer enn 180.000 besøkende på publikumsdagene.

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL

Siden vi får god info fra Leonardo, Sikorsky og Bell via Helikopterutvalget var ett av målene for turen var å få Airbus Helikopter i tale.

De har ingen store nyheter på gang, men de har bestemt seg for å utvikle de-ice til H175. Dette regner med å ha dette klart til levering 2022-2023 (systemet må testes i to sesonger for å bli godkjent). Da har de en 16 seter maskin i samme størrelse som Bell 525. Kabinen føles relativt romslig med store vindu som gir mye lys inn (og gode nødutganger). Men det er litt kronglete å komme til de fremste og bakerste stolradene.

Sliding cowling foran og bak gearbox gjør at det er enkelt og komme til alle vitale komponenter på taket.

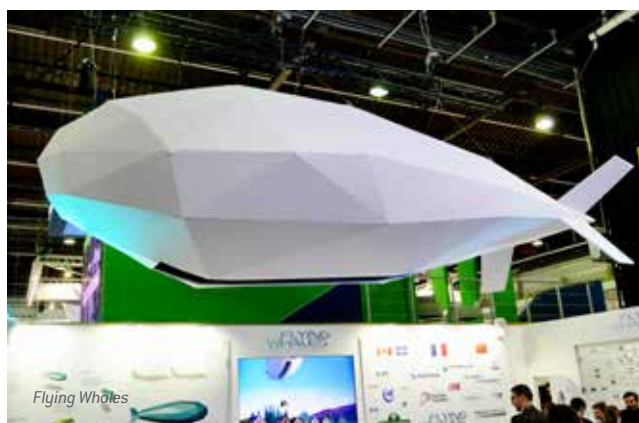
Det at H175 allerede har flydd en del år og er vesentlig rimeligere burde tale i deres favør. H175 brukes i dag på britisk sektor utenat undertegnede vet noe om erfaringene derfra.

Ditching og sea state 6, ble også kommentert, H175 kan utløse floats i luften og lande i sjøen med 80 kts hastighet. Ikke alle i den klassen klarer dette, noen skal ikke utløse floats før de er i vannet (ifølge Airbus).

I motsetning til tidligere Airbus helikopter har denne et "enkelt" vedlikeholdssystem. H175 går på 50 timers, 400 timers og 800 timers intervaller. Med 2 Pratt & Whitney PT6C-67E på 1776 shp, får maskinen en mtw på 7800kg. Den er sertifisert for 18 passasjerer og det er mulig å løfte 3083 kg i kroken.

Cruise speed på 150 kts og fast cruise speed på 160 kts.

De har også H215, som i praksis er en L1 med H225 avionikk.



Airbus Helicopter H175

Airbus Helicopter Tigre

Airbus Vahana, en mix mellom fly og helikopter. Om det blir noe mer enn eksperiment vil tiden vise.

Apache Longbow AH64E

Drone eller helikopter, ROTORCRAFT

De produserer også ca 10 L/L1 i året, men det er normalt til selskaper som har tilsvarende fra før og ønsker en flåteutvidelse.

Norwegian pavilliong; Her var de norske selskapene samlet. Kongsberg, AIM, Aksnes, Nammo, Norwegian Aviation & Defence, Norwegian Defence & Security.

Kongsberg kunne fortelle at de har kjøpt AIM. De har også alt vedlikeholdet på dynamiske komponenter til de nye redningshelikoptrene AW101, og det skal bygges ny testcelle for gearbokser. Når da Leonardo starter eget vedlikeholdsselskap i Norge vil størsteparten av vedlikeholdet bli utført i Norge. I tillegg skal de utføre mye arbeid i forbindelse med F35.

I tillegg til dissa var også Norsk Titanium representert. Det er et firma som driver med 3D printing av titan. De lager emner i titan som er klare til maskinering, på denne måten blir det mye mindre svinn en ved

tradisjonell støping. I følge messeavisen signerte Norsk Titanium kontrakter med Airbus og Safran under messen, og er i sluttforhandlinger med Boeing.

Det er også en del som presenterer luftskip som et alternativ til tunge løft. Ett av disse er Flying Vales, et luftskip som kan løfte 60 tonn. Dette høres jo fantastisk ut, og med solcelle/batteri drift høres det jo fornuftig ut. Luftskipet bruker Helium som løftemiddel og reklamefilmen ser jo fantastisk ut, 150 meter langt og 65 meter bredt er jo ganske stort. Men, når man begynner å stille spørsmål så ser det ikke like enkelt ut. Det er ingen måte å redusere løftet på, man kan ikke komprimere heliumet og lagre det på trykktanker. Det vil si at når man leverer 60 tonn med last, må man samtidig ta opp 60 tonn med ballast.

Det kan jo gå greit der det er vann tilgjengelig, men hvis ikke.. Det var her jeg mister troen på prosjektet.

Ellers var det mye fokus på verktøy og utstyr for maskinering av deler for bruk på fly, og det var ikke få plasser det sto roboter og etterlignet arbeid.

Stalwille og Snap-On var også på plass, men de hadde ikke noe revolusjonerende å presentere. Det gikk på lagring/kontroll og torquemeter.



Tyske politihelikoptre oppgraderes for 420 millioner i Norge

TEKST TORD TORGENSEN

Heli-One har fått oppgraderingskontrakt med det tyske Innenriksdepartementet til en samlet verdi av 420 millioner kroner.

Heli-One har undertegnet en kontrakt med det tyske føderale politiet, som har et omfang på til sammen 420 millioner kroner. Kontrakten strekker seg over åtte år, men det meste av arbeidet skal foregå de to kommende årene.

Kontrakten er inngått med det tyske innenriksdepartementet, og oppdraget er å tilpasse deres nye flåte av Airbus H215, samt eksisterende AS332 fartøy.

Internasjonale operasjoner

Flåten opereres av det føderale politiet i Tyskland (Bundespolizei). De er ansvarlig for offentlige sikkerhetstjenester i Tyskland, samt deltagelse i internasjonale oppdrag. Deres store og varierte flåte vil ta i bruk fire nye Airbus H215 helikoptre i 2020, som kommer i tillegg til dens eksisterende flåte av 19 AS332L1, 42 H135 [og varianter], 19 H155, og åtte H120. Fartøyene dekker en rekke forskjellige oppgaver, inkludert søk og redning, grensesikkerhet, kystforsvar, krisehjelp, transport, kontraterrorisme, samt bistand til FN og EU i internasjonale og regionale tiltak. Hvert helikopter vil få en rekke modifikasjoner med den siste

teknologien. Det vil gjøre dem fleksible og klare for komplekse operasjoner.

Over 500 modifikasjoner

Kontrakten omfatter installasjon av etter-levert utstyr, slik at H215-helikoptrene tilpasses den eksisterende flåten og gjør dem klare for oppdrag så raskt som mulig. Hvert H215-helikopter vil få over 50 modifikasjoner, som inkluderer kabininstalleringer, kommunikasjons- og navigeringsutstyr, søkelys, kameraer, og redningsutstyr. Ytterligere AS332L1/H215-helikoptre vil også få oppgraderinger som vil få dem opp på samme operative nivå som resten av flåten.

«Vi er glade for å få bistå det føderale politiet i Tyskland med å gjøre deres nye H215-helikoptre klare til å kunne yte kritiske tjenester til tyske innbyggere og andre land i regionen. Vi verdsetter det lange samarbeidet, som vi har utviklet med deres team og vil fortsette å sørge for å gi dem de beste løsningene.

Tett samarbeid

Heli-One har jobbet tett sammen med det tyske føderale politiet i flere år og foretar for tiden et moderniseringsprogram for AS332L1-helikoptrene, der det installeres en skjermbasert cockpitløsning med et komplementært multioppgavesystem

for flykontroll (flight management system). Det langsiktige tilleggsarbeidet sørger for stabil sysselsetting for Heli-Ones 330 ansatte i Stavanger. Det legger også til rette for at selskapet kan jobbe strategisk med å sørge for utvikling av nye talenter og beholde verdifull kompetanse i regionen.

«Denne kontrakten er en stor seier for vårt team og vår lokale fly region. Dette kompliserte prosjektet bekrefter at vårt designteam og støtteavdelinger er de beste i denne typen virksomhet. Våre høykompetente og erfarne ansatte er etterspurt. Vårt mål er å fortsatt utvikle og beholde talenter slik at vi fortsatt får mange og spennende oppdrag fremover, sier Tord W. Torgersen, daglig leder for Heli-One Norge.

Global leder

Heli-One er bredt anerkjent som en global leder i støtte av Super Puma-plattform, med mer enn 30 års erfaring. Heli-One har bistått både militære og sivile kunder, og i omtrent alle oppgaver dras det nytte av den tilpassningsdyktige plattformen. Støtteservice omfatter hele helikopteret, inkludert motorer og et inngående vedlikeholdsprogram (support). Selskapets designteam på to kontinenter har utviklet mer enn 40 tilleggssertifikater (STCs) for denne helikoptertypen og fortsetter å finne innovative løsninger for kunder for å maksimere operasjonell kapabilitet og effektivitet.

Ny forening

En ny forening har blitt godkjent av representantskapsmøtet.

TEKST ØYVIND STRØM

Det er FFB, som står for Flyger Foreningen Bristow. Litt nybrottsarbeid her, det er første gang NHF har en forening fra operativt som medlem, men det var kanskje på høy tid.

FFB består av en utbrytergruppe i Bristow, som ikke vil stå bak den retningen hoved foreningen i Bristow står for.

De har hatt et interimsstyre siden våren 2018, og etter et årsmøte i mars, ble styret i FFB som følger.

Leder: Pål Roger Overland

Nestleder: Kurt Jarle Christensen Salomonsen

Styremedlem: Steinar Haugen

Styremedlem: Jan Møller Andersen

Styremedlem: Bjørn Bjørnstad

Varamedlem: Jan Erik Klokk

Foreningen er akseptert som fullverdig medlem av NHF, og styret i NHF har inntatt Jan Møller Andersen som styremedlem uten stemmerett, for å få utnytte FFB's operative kompetanse.

Grunnen for en slik haltende stilling er at iht vedtektene kan operativt kun bli fullverdig styremedlem på neste representantskapsmøte.

Denne nye foreningen i forbundet, gjør at mange stiller spørsmål, hvorfor piloter inn nå?

NHF's formålsparagraf har alltid vært klar, alle ansatte i selskaper som driver helikopter relatert virksomhet. Dette er en gruppe piloter med lang fartstid, deres mål er å bidra i vårt arbeide. De har levd i et regime der det har vært fullt fokus på lønn og vilkår, og lite annet. NHF har også bedt om hjelp lenge, og nå ser det ut som vi skal få hjelp.

NHF har stått i front og jobbet mot de store sakene i vår bransje, pilotene har høstet godene av dette, noen med litt flau smak i munn. NHF stoppet fri markedsadgang for utenlandske operatører i 2012, EU forordning 1008/2008.

Så jobbet NHF sterkt og hardt mot HØFO som endelig ble aavvist i 2018, da var vel alt ok.. nei, krigen fortsetter. Det er en pågående kamp for å senke standarder og vilkår. Sikkerhet som alle snakker om, sitter i baksetet.

Nå har vi fått hjelp. En tung operativ klubb som FFB bidrar i vårt arbeide. Nei de er ikke gratispassasjerer. De har vært på beredskapskonferansen i Bodø I år, for øvrig den eneste operative forening, og gjorde en flott figur, og fikk adressert flere problemer med operasjoner i nord. FFB har også engasjert seg i NHF's arbeide med HHS4, som er den fjerde utredningen av helikopterbransjen i Norge. Det er veldig bra for NHF at vi nå også har operative kapasiteter, og ikke bare teknisk, når vi går inn i dette arbeidet. Det er flott å se hvor mye arbeid gutta (og jentene), legger ned i dette arbeidet, med slikt godt samarbeid mellom fagområdene vil vi sikre at alle valg for veien videre er riktige. NHF er stolte av at vi nå har tung operativ kompetanse om bord. Denne dedikerte gjengen vil bidra til økt sikkerhet i våre operasjoner.

FFB er som alle våre lokale foreninger partinøytrale, (en betingelse for medlemskap). De er genuint opptatt av yrket, og ønsker å utvikle helikoptertransporten så godt vi kan.

FFB putter fag tilbake i «fagforening» og derfor har NHF valgt å ta dem inn, vi er fag, og derfor fagforening.

Alle forbund har sine prioriteringer. NHF har fag, vi jobber for fag og rammebetingelser. Andre vil ha kortsiktig gevinst, og vil ha mest mulig penger, men bidrar ikke til og bevare yrket. Not a pilot worthy.

Etter intervju med medlemmer i FFB.



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

16-18 September
Sola

Halvårsmøte

30. september
Helikopteransattes hus

AEI kongress

8-11 oktober
Berlin

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 lokalforenings-ledere 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.



LTF**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:**

Inge Løland
E: inge.loland@cae.com
 inge.loland@gmail.com
M: 907 20 614

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:

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

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:

Stian Tjesssem
E: styremedlem-JGI@bntf.no
M: 957 81 460

Styremedlem 4:

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

NLATF**Tillitsmann:**

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

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

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

Nestleder:

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

Styremedlem Solo:

Leif Rune Haaland
E: stavanger@mfhs.no
M: 473 95 225

Styremedlem Bergen:

Ole André Bakke
E: bergen@mfhs.no
M: 480 71 222

**Styremedlem KSU/BNN/
Nordbaser:**

Ole Jakob Lauten
E: kristiansund@mfhs.no
M: 958 61 091

Styremedlem Reisende

Onshore/Offshore:
 Even Herigstad
E: sar@mfhs.no
M: 414 40 996

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

Stig Selvåg
E: stig.selvag@heli-one.ca
 formann@mekanikerforening.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@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 86 / 414 79 736

Styremedlem verksteder:

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

Styremedlem Hangar:

Fredrik Von Hirsch
E: Fredrik.Hirsch@heli-one.com
 hangar@mekanikerforening.no
M: 51 94 17 54/ 970 06 054

Styremedlem Blokk 9

Thomas W. Sandvold
E: thomas.Sandvold@heli-one.com
 blokk9@mekanikerforening.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:

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

Sekretær:

Ingse-Lill Øverland
E: sekretaer@tafh1.no
M: 51 94 18 04/ 450 35 705

Kasserer:

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

Styremedlem:

Anders Petterson
E: styremedlem@tafh1.no
M: 51 94 14 32

MF PATRIA**Leder:**

Mats Ole Myrland
E: leder.mfpatria@gmail.com
M: 958 40 147

Nestleder:

Magnus Rydningen
E: nestleder.mfpatria@gmail.com
M: 992 90 210

Styremedlem:

Maria Sveberg
E: maria.sveberg@hotmail.com
M: 988 24 090

Styremedlem:

Håvard Fredheim
E: hwar325@hotmail.com
M: 975 15 659

Styremedlem:

Tony Varvik
E: tonyvarvik@yahoo.com
M: 907 21 549

Lokalforeningene

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

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

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

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Postboks 204
4097 Sola



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

