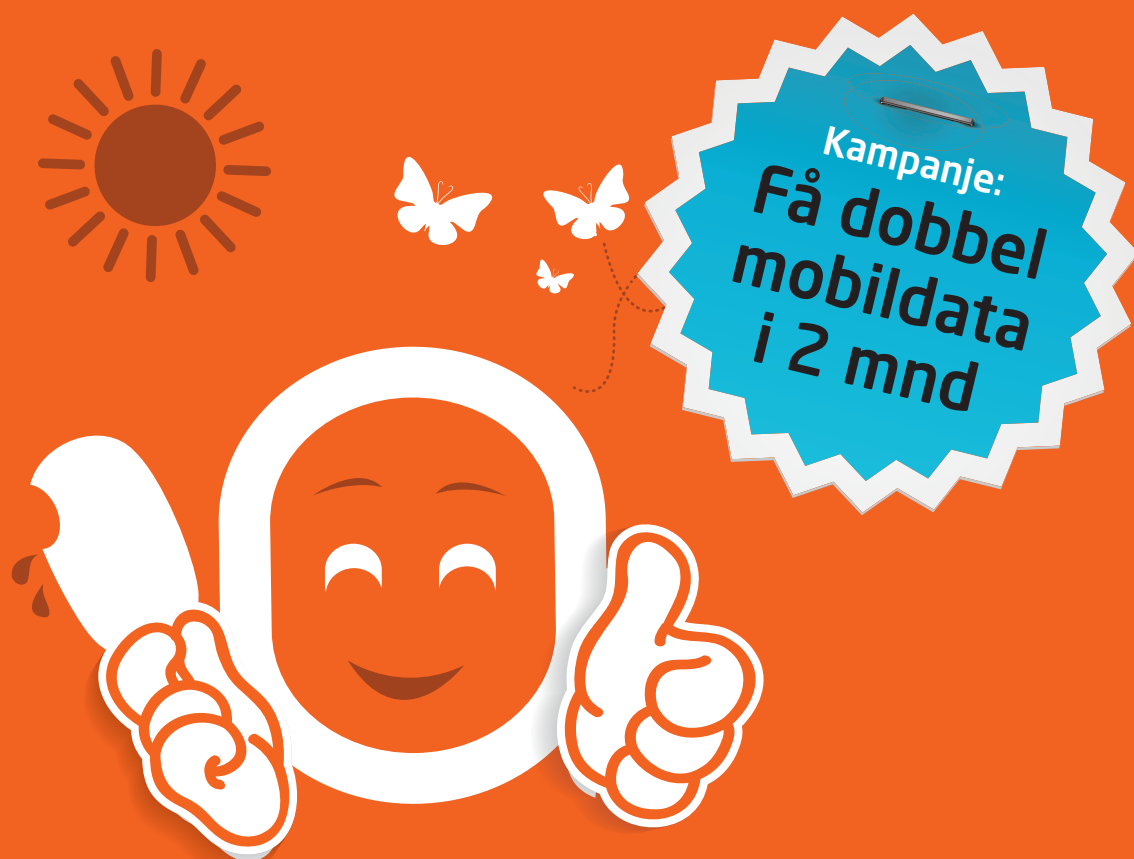


NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2020 | 31. ÅRGANG





Spesialavtale på strøm til medlemmer av NHF

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

Bestiller du i tillegg mobilabonnement innen 31. august får du **dobbel mobildata i to måneder.**

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

 **Fjordkraft**
Mer for pengene

INNHOOLD 1/2020

Redaktøren	4
The Helicopter Museum.....	6-7
Solakonferansen	8-9
47thAEI Congress	10
Prøveflyvning hos Bell.....	11-13
LO's Helikopterutvalg på besøk.....	16-17
NHFs tilblivelse	18-19
Hva skjer i helikopterbransjen?	20-21
LO's Luftfartskonferanse 2019.....	22
Heli Expo	24-27
Luftfartstilsynets Luftfartskonferanse 2020	28
Helikoptersikkerhetsstudie 4 (HSS4)	30-31
Representantskapsmøte 2020	32
Kontaktpunkt i NHF.....	34-35

- LEDER -

Kjære medlem

Det har vært en uvanlig vår for oss alle. Mye av vår aktivitet i forbundet har blitt avlyst eller endret til skypemøter osv. Ikke alltid like gunstig, en mister en dimensjon når en ikke møtes ansikt til ansikt. Vi har likevel klart å ivareta de viktigste funksjonene våre.

Det har også vært endringer i alle selskapene, som følge av coronakrisen, men også pga den lave oljeprisen. Vi har nok vært heldige i bransjen totalt sett, vi har ikke måttet se mange kollegaer permitterte, som i mange andre bransjer.

Jeg ser med undring på arbeidet med ny sivil base for redningshelikopter i Troms. Det blir den tredje sivile basen for statlig redningstjeneste. Anbudene på drift av Svalbard og Tromsø basen er inne, og det er igjen åpnet for bruk av eldre maskiner. Dermed kan en regne med at en kanskje får over 30 år gamle maskiner inn til å drifte denne tjenesten. Veldig rart, når det skal kjøpes sivil redningstjeneste av private aktører, da sparer en så mye at en får 30 år gamle maskiner inn. Når det kjøpes maskiner som driftes av det offentlige, da

kjøper en noe av det dyreste en kan finne (Leonardo 101). Begge kjøp gjøres av Justisdept. og skal dekke / gjøre samme jobb. Tenker allmennheten hadde reagert om ambulansetjenesten byttet ut sine ambulanser med over 30 år gamle bruktbiler ved neste anbud, for å spare penger. Det er det valget en tar ved kjøp av redningshelikopter tjenester.

Sommeren er her og jeg vil ønske alle en god og annerledes sommer.

Vennlig hilsen

Øyvind Strøm

Leder - Norsk Helikopteransattes Forbund



« Vi har nok vært heldige i bransjen totalt sett, vi har ikke måttet se mange kollegaer permitterte, som i mange andre bransjer. »




Kjære leser

Da er det nytt blad igjen, ett år siden forrige. Utfordringen er som vanlig å få nok innlegg til bladet. Denne gange utfordret vi Heidi (sjef i Bristow) og hun tok det på strak arm. Heidi er den tredje fra ledersjiktet i bransjen som har blitt utfordret til å skrive i forbundets blad, og alle har vært positiv til henvendelsen. Det er slike ting som viser den korte avstanden i bransjen, vi kan ha forskjellige meninger om saker, men vi har gjensidig respekt.

Ellers så har jo dette vært en spesiell vår, men så langt har det gått bra med de fleste i vår bransje. Det er dessverre mye tøffere for våre kolleger i fixed wing bransjen, mange fly står og mange på teknisk er permittert. For oss er det nok oljeprisen og anbudsresultatene som har størst innvirkning på arbeidssituasjonen.

Vil ønske alle en riktig god sommer, selv om planene har blitt forandret så blir det bra.



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.



Info fra Fjordkraft

Fjordkraft og NHAf har i flere år hatt samarbeid for å kunne tilby medlemmene en konkurransedyktig pris på strøm og mobil. Vi er stolte av å kunne tilby våre medlemmer en rabattert pris på Fjordkraft sin populære innkjøpspris avtale på strøm. Per 12.06.20 viser strømbørsen ett rekordlavt prisenivå helt ned mot priser på 2-3 øre per kWh i Norge. Derfor ønsker vi å anbefale denne løsningen, slik at våre medlemmer kan få lave strømkostnader fremover.

Fjordkraft tilbyr også mobilabonnement til sine kunder og fikk hovedprisen for Årets beste kundeservice 2019 i en stor Kantar-undersøkelse. Er man kunde i Fjordkraft får man i tillegg mulighet til å benytte ett av Norges største fordelsprogram gjennom Fjordkraft fordel.

For mer info besøk <https://www.fjordkraft.no/> helikopter eller ring dem for en gjennomgang på telefon 23 00 61 00.

STYRET I NHF 2020



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



NESTLEDER
Stian Tjessem
BNTF
nestleder@nhaf.no



SEKRETÆR
Tore Loe
MF-HS
sekretaer@nhaf.no



STYREMEDLEM ØKONOMI
Jostein Karlsen
MF-HS
okonomi@nhaf.no



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



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



STYREMEDLEM REGELVERK
Stephen Dinsley
MF-H1
regelverk@nhaf.no



STYREMEDLEM UTDANNING
Emilie Blikra
NU
utdanning@nhaf.no



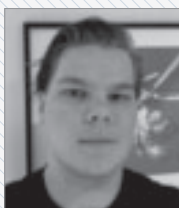
STYREMEDLEM OPERATIVT
Jan Møller Andersen
FFB
operativt@nhaf.no



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



2. VARAMEDLEM
Tom Erik Økvik
MF-HS
vara2@nhaf.no



3. VARAMEDLEM [Utdanning]
Ole Midtkandal
MF-H1
vara3@nhaf.no



4. VARAMEDLEM [Økonomi]
Rolf Bergstrøm
BNTF
vara4@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

Redaktør
Øystein Gjengedal

Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

nhaf.no

Layout
Fasett

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1250

NHF's postadresse:
Postboks 204,
4097 Sola

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



The Helicopter Museum i Weston-super-Mare, North Somerset, England er verdens største dedikerte helikopter museum.

Museet ble grunnlagt i 1958, av Elfan ap Rees. Han startet med å samle på helikopter gjenstander og dokumenter. Med tiden økte samlingen hans, og i 1969 fikk han en Bristol Sycamore Mk.3 som det første komplette helikoptret. Så gikk det fem år før neste maskin kom, en Bristol Belvedere som ble restaurert av en gruppe frivillige. Neste kom to år etter det, og etter hvert ble det flere helikoptre.

I 1978 fikk de eget område og hangar på Weston-super-Mare flyplass, og ble åpnet for publikum på sommeren med ni fly og masse utstyr og gjenstander i utstillingen. I 1979 måtte museet stenge dørene. Entusiaster som de var, fortsatte de å ta vare på helikoptre og utstyr de kommende årene.

3. november 1989 ble museet offisielt gjenåpnet av HRH Prince Andrew. Samlingen har økt med tiden og i dag er mere enn 100 helikopter i utstillingen. De har blant annet to av dronningens tidligere helikoptre, det ene har også hatt vår Kong Olav som passasjer. Verdensrekord-

holderen G-LYNX (G), 400,87 km/h i satt i 1986, har sin plass sammen med andre versjoner av Lynx. De er blant annet de eneste som har noen av hoveddelene Fairey Rotodyne. En meget spesiell flymaskin, hvor rotoren ble drevet av tip jet motorer (en liten jetmotor i hver bladspiss, disse fikk luft fra motorene og fuel som gjorde at rotoren gikk rundt under avgang og landing). I normal fwd flight var rotoren frikoplet og roterte som på et gyrokopter.

På museet finner vi også maskiner som er i bruk i dag. Blant annet en AS332 L, som ble bygget i 1982 og ikke så mye eldre enn de eldste maskinene som brukes i Nordsjøen i dag.

De har også en EH Industries EH101 som ble produsert i 1988, men som er, bedre kjent i Norge som AW101, Norges nye redningshelikopter.

Sud SA321F Super Frelon er også her i den sivile prototypen, den ble brukt av Olympic Airways i to sommersesonger. Senere overtatt

av den greske milliardæren Aristotle Onassis for å fly mellom de greske øyer. Men den var uøkonomisk å fly, og gikk tilbake til fabrikk og ble brukt til trening i 10 år før det havnet her. Maskinen hadde 3 motorer på 1550 shp, med en toppfart på 240km/h. Den kunne ta 34-37 passasjerer.

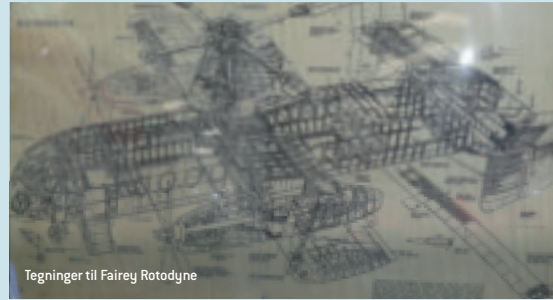
Det er veldig mange forskjellige varianter av helikopter her, alt i fra "sykle til jobben" til de store og mere kjente maskinene. Russiske MI-24 Hind har også fått plass her, sammen med en del andre "landsmenn".

En gang i måneden har de arrangementer med forskjellige tema, fra krigshistorie til ren underholdning.

Museet er vel vert et besøk hvis men er i sør-vest England.



På museet finner vi også maskiner som er i bruk i dag. Blant annet en AS332 L, som ble bygget i 1982 og ikke så mye eldre enn de eldste maskinene som brukes i Nordsjøen i dag.



Tegninger til Fairey Rotodyne



Bristol Sycamore Mk.3



Noen av gjenværende deler fra Fairey Rotodyne



Dronningens tidligere helikopter



Sud SA321F Super Frelon



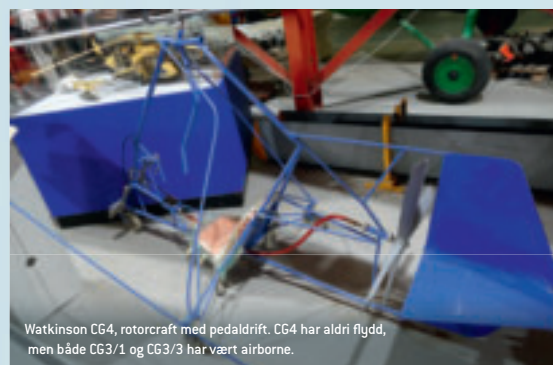
Dronningens tidligere helikopter



Kamov KA-26, helikopter med utbyttbar kabin.



Verdensrekordholderen G-LYNX



Watkinson CG4, rotorcraft med pedaldrift. CG4 har aldri flydd, men både CG3/1 og CG3/3 har vært airborne.



Solakonferansen

MANDAG 16.09.2019

Varaordfører Jan Sigve Tjelta

Tjelta åpner konferansen med å si at det er gøy å se at det er mulig å samle så masse eksperter innen flybransjen fra hele verden. Han fortsetter med å fortelle litt om Sola kommune, og sier at alle må få muligheten til å komme seg ut å kjenne på den friske brisen som kommer fra kysten!

Tjelta fikk også æren av å dele ut Solakonferansens sikkerhetspris til Ørnulf Lien. Ørnulf har hatt lang fartstid som pilot både i forsvaret og offshore og har i flere år jobbet i Luftfartstilsynet. Gjennom hele sin karriere har han vært en forkjemper når det kommer til sikkerhet i flybransjen.

Gilles Bruniaux, Vice President Airbus Helicopters

Gilles starter med å vise ulykkesstatistikk for Airbus sin helikopterflåte, her vises det at ulykkesraten ligger på mellom 2,9 og 3,2 pr. 100 tusen flytimer. Airbus har satt seg mål med å redusere dette med 50% i tidsrommet 2018 - 2028, og i dette satser de på at ingen ulykker skal skyldes teknisk svikt. Airbus har innført en ny policy om at alle tunge helikopter skal ha cockpitkamera, slik at man kan få en kjappere og bedre forståelse rundt ulykker som oppstår. Han snakker videre varmt om deres nye transportkasser som brukes til å frakte kritiske komponenter. I tillegg til demping har de nå montert shock sensorer på kassen slik at man ser om det har oppstått hendelser under frakt.

Chris Cawelti, Head of engineering Bell 525

Program

Chris vil formidle at Bell har brukt Fly By Wire (FBW) i snart 60 år. De startet med å utvikle FBW teknologien når de startet med tilt rotorfartøy (Osprey). Dette systemet er videreutviklet til det systemet de har i dag på Bell V280, som er noe av. Som er noe av det mest avanserte FBW systemet som pr. dags dato finnes i markedet forteller han. Chris sitt sikkerhetsmål er å bringe helikopterbransjen opp til den sikkerhetsstatistikken som kan vises i fixed wing bransjen pr. dags dato. Han mener FBW kan være svaret for å nå det målet.

Dag Falk-Petersen, CEO Avinor AS

Dag Falk-Petersen starter med å vise til støyproblem rundt dagens offshore helikopter. Han viser til historikken i forhold til fixed wing og helikopter at fixed wing har hatt en vesentlig reduksjon i støynivået flyene avgir. På helikoptersiden kan man se en vesentlig økning i støynivå i forhold til hva man hadde på 90 tallet. Dette har selvfølgelig en sammenheng med at det er nye helikoptertyper i drift, men Dag Falk-Petersen gir klar beskjed til dagens helikopterprodusenter at de må begynne å se på støyreducerende tiltak.

Han gikk videre inn på det økonomiske presset som er i hele bransjen i dag. Han klar på at store endringer må til for å forbedre dagens situasjon. Slik det er nå har det økonomiske presset en stor innvirkning på sikkerheten i negativ retning.

TIRSDAG 17.09.2019

Dave Balevic, CEO CHC Helicopters

Balevic åpner dagen med å snakke om safety. Han sier at safety starter med alle som jobber i organisasjonene og at det er viktig å høre på arbeiderne når det kommer til safety slik at alle har mulighet til å bli hørt, uansett hvor i organisasjonen man jobber. Slik kan man bli bedre på safety sammen.

Balevic tar også opp viktigheten med Flight Data Monitoring (FDM), men han forteller at det er en stor utfordring rundt det å dra nytte all dataen som kommer inn fra FDM. Det er en kompleks jobb å analysere dataene for og kunne gi konstruktiv og god kritikk tilbake til pilotene. Balevic avslutter sin presentasjon med å si at CHC sine viktigste investeringer er i STANDARD, TEKNOLOGI og PERSONELL.

Tony Kråkenes, SINTEF

Helikoptersikkerhetsstudie 4 er på trappene og Tony åpner med å vise litt av historikken til HSS rapportene og utviklingen de har hatt i forhold til interesse og antall sponsorer.

- HSS1 hadde 2 sponsorer 1966 - 1990
- HSS2 hadde 8 sponsorer 1990 - 1998
- HSS3 hadde 10 sponsorer 1999 - 2009
- HSS3B hadde 16 sponsorer 2010 - 2016
- HSS4 har 22 sponsorer 2019 - 2029

HSS4 er beregnet til å ha ca. 4000 arbeidstimer og vil bestå av 7 studieaktiviteter.

1. Industriutvikling i perioden 2010 - 2020
2. Statistikk, ulykker og risikonivå
3. HSS modellutvikling
4. Sammenligning av helikoptersikkerhet i Norge og UK
5. Resiliens i praksis
6. Identifisering og prioritering av sikkerhetsmålinger
7. Levende HSS

Allan Bech Stadum, NHV AS

Stadum introduserer NHV. NHV er et lite helikopterselskap som hadde sin oppstart i 1998 i Belgia og er i dag etablert flere plasser rundt Nordsjøen. Stadum sin presentasjon er basert på vindturbiner offshore og hvordan man skal fraktes til og fra disse installasjonene. Det er nå startet utvikling av havvindparker over 200 km fra land. Det å frakte personell i slike distanser med båt er ikke effektivt samt at man møter utfordringer i forhold til bølgehøyder ved av og påstigning fra båten til installasjonene. Stadum er klar på at det er helikopter som er svaret.

Jeff Goyer, The International Association of Oil & Gas Producers

Goyer viser frem aktivitet og sikkerhetsdata de får samlet inn fra alle helikopter operatørene i offshorebransjen verden over. Det er tydelig at ulykkesraten som kommer frem her, som er basert fra 2014 frem til i dag, har vært stabil. Den ligger på mellom 3,5 til 4 pr. 100 tusen flytime på verdensbasis. Dette er ikke IOGP fornøyd med. Goyer sier at bransjen må kunne forvente å bli bedre slik at man kan starte å se en reduksjon i ulykkesraten verden over.

ONSDAG 18.09.2019

Lars Kobberstad Luftfartstilsynet

Kobberstad spør salen om vi har rett fokus? Han fortsetter med at før vi kan svare på spørsmålet må man finne ut hvor i løypen vi er. Luftfartstilsynet sin visjon er å jobbe sammen for å bli sikrere. I denne visjonen viser Kobberstad til 4 hovedmål som er:

- Sikkerhet basert på forbedringer
- Bransjens utvikling av personer og selskap
- Brukere drevet av effektivitet og bruksområde
- Ansatte i et godt arbeidsmiljø med høy kompetanse

Disse hovedpunktene er direkte rettet mot sikkerheten og Luftfartstilsynet skal jobbe aktivt for å få dette på plass og etablere en kunnskap rundt hvor i løypen vi er og hvilket fokus bransjen skal ha.

Torbjørn Lothe, NHO Luftfart

Lothe åpner med å snakke om mulighetene og utfordringene vi står overfor i den norske luftfarten. Han viser til flybransjens påvirkning av miljøet, og at mange personer har en viss form for flyskam basert på miljøsituasjonen vi står ovenfor. Miljøaktivister roper høyt ut at flybransjen står for 10% av all Co2 utslipp på verdensbasis, men forskning viser at flybransjen står for kun 2% av alle utslippene. Lothe er klar på at uansett hva forskningen viser så må man fortsatt jobbe sterkt med å få et renere klima og flybransjen må gjøre sin del som alle andre. En av løsningene Lothe viser til for å redusere utslipp fra flybransjen er å øke prisene på flybillettene slik at økonomien i bransjen kan bli bedre og at man kan kjøpe / utvikle bedre (renere og mer effektive) fly og flymotorer.

Litt av problemet er at et fåtall av personer som flyr i verden er lite interessert i dyrere flybilletter. Lothe er forståelsesfull til at folk ikke ønsker at billettprisen skal økes og sier at de konstant jobber med flere løsninger for å redusere Co2 utslippene i flybransjen.

Petter Førde, NPF / Parat

Førde som er president i Norsk Pilotforbund (som er underlagt Parat) starter presentasjonen med å innrømme at han kun har fløyet helikopter 2 ganger i sitt liv. Han har bakgrunn som flykaptajn, noe han har vært de siste 40 årene. Førde drar frem Norwegian, Wizzair, Ryan Air, og Easy Jet og kaller de for "gamechangers". Selskapene kom fort på banene i løpet av de siste 10 årene som lavprisselskaper.

Det er her bygd opp grunnlag for lave lønninger, ingen foreninger og lederskap som skaper frykt nedover i organisasjonen. Førde håper på en snarlig endring uten at han beskriver hva som bør eller kan gjøres. Han roser sikkerhetsstatistikken vi har på offshorehelikopter her i Norge. Han er også klar i sin tale når han viser til ulykkesstatistikken mellom Norge og UK. Vi i Norge gjør noe riktig når vi har så gode statistikker som vi tross alt har.





47th AEI Congress

Berlin 8th-11th Oct 2019

Aircraft Engineers International (AEI) ble dannet i 1971 og representerer over 40 000 flyteknikere i mer enn 30 land. AEI er flyteknikerens talerør mot myndigheter for å øke flysikkerheten og få en høyere vedlikeholdsstandard i hele verden.

Leder, Øyvind Strøm og styremedlem regelverk, Stephen Dinsley deltok på den årlige Aircraft Engineers International (AEI) kongressen som ble avholdt i Berlin i oktober 2019. Dette var en kongress med mange talere innen mange forskjellige fagkategorier tilknyttet flyindustrien.

På kongressen var det flyteknikere fra fire kontinenter til stede. Bransjen er bekymret for at regulatorer (myndigheter, EASA etc.) har blitt altfor nær dem de regulerer (flyselskaper og produsenter).

Oppførselen til EASA gjør det stadig vanskeligere og se noen klar skillelinje mellom byrået og bransjen det er ment å regulere.

Det er ikke bare luftfartsindustrien som må ta konsekvensene av flere ulykker og alvorlige hendelser, det vil gå utover hele samfunnet. Hvis myndighetene fortsetter å skape et regelverk der flyselskaperes administrasjoner får lov til å følge en profitt-politikk for enhver pris, kan det dessverre komme flere ulykker i B737-Max stil.

Tilsynsmyndigheter er der for å tjene allmenne interesser og ikke forretningsinteresser. Tilsyns-

myndighetene må sørge for at de ikke er avhengige av gode forhold til bransjen, og går tilbake til strengere styring av bransjen.

Interessante tema fra møteagendaen

Regulatory undermining of safety critical certificate of Release to Service

Noen EU-land tillater prosedyrer der vedlikehold på viktige flysystemer ikke blir bekreftet av en Licensed Aircraft Engineer, selv om EU-forskriften krever det.

En EASA-audit av det tyske luftfartstilsynet, Luftfahrt Bundesamt (LBA), bekreftet dette, og bekymringer rundt Certificate of Release to Service (CRS) kom i fokus. Kontrollørene kom til at "Release to Service (CRS), ikke er i henhold til gjeldende bestemmelser. Det tillates flyvninger der luftdyktigheten ikke er verifisert og vurdert av Certifying Staff, men kun basert på en administrativ sjekk". Aircraft Engineers International ber EASA om å sørge for at deres egne regler blir håndhevet, og at alle revisjonsrapporter behandles omgående. Krav til "Release-to-service" må bli likt praktisert i hele Europa.

European Aviation Safety Agency (EASA) legalising the non-reporting of defects for each flight

Ikke kritiske feil kan føres videre fra flyvning til

flyvning, og så rapportert til teknisk etter dagens siste flyvning. Det er ingen tekniker som har vurdert om feilen kan ha innvirkning på luftdyktigheten når feilen har oppstått, men lenge etterpå.

Fatigue

– Staff working for weeks without rest periods

Piloter har begrenset arbeidstid. Cabincrew har begrenset arbeidstid. Vedlikeholdspersonell følger det europeiske arbeidstidsdirektivet 2003/88/EC. På grunn av mangel på rekruttering og mangel på kvalifisert personell blir vedlikeholdspersonell pålagt å jobbe lengre økter og mer overtid, dette forårsaker tretthet som igjen fører til fatigue.

The Dirty Dozen™ of maintenance

Fatigue kommer av utilstrekkelig hvile eller søvn, psykisk/fysisk stress og andre elementer som påvirker ytelsen til den enkelte i negativ retning. Arbeider man under slike forhold kan man ha redusert konsentrasjon og fokus på det man holder på med og nedsatte motoriske ferdigheter.

Fraud in maintenance training and examinations

EASA ser på organisasjoner for teknisk opplæring (Part 147) som tilbyr kurs med 100% bestått for EASA Basic Part-66 license (without type rating) som mulig svindel.

EASA ser på instruktører i disse organisasjonene som hjelper studentene med eksamensspørsmål og svar for å få det høye resultatet.

Prøveflyvning hos Bell

Helikopterutvalget på prøveflyvning hos Bell LOs helikopterutvalg var i slutten av august i Texas for å testfly det nyutviklede offshorehelikopteret Bell 525 Relentless.

Vi er svært fornøyd med å være blant de aller første som får fly denne maskinen fordi det gir oss en unik mulighet til å komme med innspill, sier Henrik S. Fjeldsbø som leder Helikopterutvalget. Fra NHF stilte Tom Stian Beitland, teknisk komite.

Under en stekende sol og med 40 grader i skyggen blir ni representanter fra LOs helikopterutvalg geleidet ut på oppstillingsplassen ved Bells Flight Research Center i Arlington, sør for Dallas i USA. En lyseblå og hvitmalt Bell 525 Relentless står tanket og klar. Helikopteret er en testmaskin, nyutviklet og ennå ikke sertifisert av luftfartsmyndighetene.

Representantene fra Helikopterutvalget er blant de første som noensinne skal få fly med maskinen.

Michael Hougaard, medlem av Helikopterutvalget og til daglig S92-pilot i Nordsjøen, tar plass i venstre sete på maskinen, mens en testflyger fra Bell inntar kapteinsetet på høyre side. To av utvalgets medlemmer får sitte på provisoriske seter i kabinen, rett bak flygerne.

Pilotene går gjennom sjekklisten, får klarsignal fra tårnet og starter opp motorene. De fem rotorbladene begynner å svive, først sakte, så raskere og raskere.

Den amerikanske testpiloten takser maskinen til rullebanen før Michael overtar spakene og løfter maskinen opp i hover, det vil si at maskinen står stille i luften, drøyt fem meter over bakken. Han trykker inn to knapper på stikka og kollektiven, så holder maskinen seg i hoverposisjon av seg selv.

Pilotene sjekker at alt er som det skal, så settes nesen skrått nedover og farten øker, før maskinen stiger til 1500 fot, omkring 500 meters høyde. Vi setter kursen mot et treningsområde mot sør, og på veien dit passerer vi over enorme jordbruksområder, små tettsteder og spredte hus. Utsikten fra kabinen er upåklagelig med digre vinduer på sidene og god sikt framover. Farten øker til 165 knop, betydelig raskere enn andre helikopter på sokkelen i dag klarer. Til tross for den høye hastigheten og at helikopteret er en testmaskin, der et blad med vilje ikke er balansert, flyr det silkemykt med lite vibrasjoner og forholdsvis lite støy.

Michael senker farten og legger maskinen i en venstresving, så slipper han spakene. Likevel fortsetter maskinen svingen inntil piloten igjen tar tak i spakene og retter maskinen opp. Etter en rekke ulike manøvrer setter han nesen mot Arlington igjen.



Etter fire slike turer er pilot Michael Hougaard strålende fornøyd. – Dette er et ualmkelig behagelig helikopter å fly. Det er omtrent ingen vibrasjoner og automatikken, i kombinasjon med såkalt fly-by-wire-system, gjør det «smooth» å fly. Det er et utrolig smart helikopter som reduserer sjansen for at piloten gjør feil, samtidig som det føles svært komfortabelt, sier han.

Hougaard er klar på at Bell 525 er et teknologisk steg framover.

Det er utrolig at maskinen forutser hva piloten vil. Det gjør at jeg som pilot kan ha fokus på å holde oversikt, noe som er avgjørende for sikkerheten, sier han.

Helikopterpilot Torstein Sandven fikk ikke fløyet maskinen selv på grunn av kluss med papirarbeid fra amerikanske luftfartsmyndigheter (FAA), men han fikk testet maskinen i en full-flight-simulator og fulgt med på flygingen fra kabinen.

Bell 525 vil være en ekstremt bra plattform for å ta oss inn i neste generasjon helikopterteknologi. Vi ønsker all ny teknologi som bidrar til økt sikkerhet velkommen og jeg har klare forventninger til denne maskinen, sier han og understreker at dette er en maskin som er bygd for å gjøre ting selv.

Den moderne teknologien tar vekk arbeidsmengde fra pilotene og gir oss økt situasjonsforståelse. Når vi får alt det vi ønsker på plass, tror jeg dette vil bli en veldig bra maskin i forhold til å utføre sikre og trygge operasjoner i Nordsjøen, sier Sandven.

Bell 525 Relentless er et nyutviklet mellomstort helikopter med plass til 16 offshorearbeidere. Det omtales som et «clean sheet design» altså er det utviklet fra blanke ark. Helikopteret er utstyrt med såkalt fly-by-wire, et system som erstatter konvensjonelle manuelle kontroller med elektriske signaler.

Helikoptertekniker og representant i utvalget, Tom Stian Beitland, sier fly-by-wire-teknologi innebærer at helikopteret styres med elektriske signaler som går fra pilotens kontroller, via en datamaskin, til rotor og rotorflatene. Det gir forbedret ytelse og økt stabilitet, sammenlignet med konvensjonelle systemer.

Teknologien har vært i bruk på jagerfly og store passasjerfly i tiår allerede, men 525 er første sivile helikopter med fly-by-wire.







For oss er det særlig viktig å snakke med den lokale fagforeningen, siden den har innsikt i hva som foregår i selskapet og for å høre om eventuelle utfordringer. For oss er det betryggende å kunne ha slik dialog, sier Fjeldsbø.

Beitland understreker at Bell 525 er en robust maskin og teknisk sett intuitivt bygd. Girboksen er solid og opphengt med festeordninger i oljefylte lagre som skal gi reduserte vibrasjoner. Girboksen viser svært gode dry run-egenskaper og er testet uten olje i over en time, uten problemer.

Teknisk sett gir cockpit tilgang til mye nyttig informasjon og det er enkelt å manøvrere i systemene som er produsert av Garmin. Cockpiten er oversiktlig med forholdsvis lite brytere. Det eneste man vil finne i taket er en rotorbremshendel, sier han.

Helikopterets online HUMS-system (IVHM- Integrated Vehicle Health Management, som Bell har valgt å kalle systemet) er utviklet for i visse situasjoner å gi sanntidsinformasjon til landorganisasjonen, for eksempel hvis det oppstår noe unormalt.

Beitland er dessuten imponert over vedlikeholdsmanualen som er digitalisert og utviklet med 3D-tegninger.

Kort fortalt betyr det at hele maskinen er oppbygd i 3D og linket sammen med vedlikeholdsmanualen. Det gjør at det blir enklere for oss teknikere å finne komponenter og prosedyrer. Det vil bidra til økt effektivitet i forhold til feilsøking hvis eventuelle problemer skulle oppstå, sier han.

Helikopterutvalget besøkte i fjor høst produksjonslinjen i Amarillo hvor Bells 525-helikoptrene settes sammen. I år var utvalget blant de første som får testfly maskinen, sammen med representanter fra Bristow, Babcock og Equinor. Delegasjonen fikk også sett nærmere på en 525 som var utrustet slik Bell ser for seg at den vil være som tilbringermaskin offshore, med 16 passasjer seter, fordelt på fire seterekker.

Et av utvalgets medlemmer, Frode Nirisen fra Ekofisk-komiteen, hadde sågar med seg en norsk overlevelsedrakt for å teste setene mest mulig realistisk.

Til tross for at det er ganske lavt under taket oppleves kabinen som lys og luftig. Det er store vindu, som er viktig ved eventuell evakuering, men også i forhold til opplevd sikkerhet. Setene er brede, godt polstret og svært behagelige i forhold til setene på dagens offshoremaskiner, sier Nirisen.

Han påpeker at fire passasjerer i bredden vil bli en ny opplevelse for mange. – Samtidig er det så god bredde mellom setene at det ikke føles trangt, sier han og påpeker at fabrikanten fikk tips om hvordan setene kan justeres i ryggen, for å bli bedre tilpasset passasjerer med norske overlevelsedrakter.

I løpet av høsten skal Bell utføre en rekke støyttester både i kabinen og utenfor. Frode Nirisen er spent på resultatene og understreker at det må lages

støykart rundt maskinen for de som jobber på helikopterdekk offshore.

Etter en grundig sjekk av seter, nødutganger, bagasje-rom med mer ba utvalgets medlemmer om å få teste om maskinen kan egne seg som offshore søk- og redningshelikopter (SAR). Alle setene ble tatt ut og 23 personer, både folk fra utvalget samt en rekke Bell-ansatte, ble stuert tett i tett på golvet.

Kjetil Larsen, som til daglig er redningsmann på SAR-helikopter i Nordsjøen, sier det er viktig å sjekke om kabinen er stor nok til å kunne brukes som redningshelikopter offshore.

Vi fylte kabinen med så mange folk som vi fikk tak i. Vi fikk greit plass til 23 personer om bord, og ennå var det plass til noen flere. Det betyr at maskinen besto testen om å kunne redde 21 nødstedte, sier han.

Utvalget har også gitt en rekke tekniske innspill til Bell om hvordan de bør designe diverse løsninger i forhold til en eventuell søk- og redningsmaskin. Vi ser at Bell ennå er tidlig på planleggingsstadiet for SAR-konfigurasjon av helikopter og de lytter ivrig til våre erfaringer og innspill, sier Larsen.

Nordsjøen er viktig for Bell

Bell og Tru Simulation & Trainings representant i Norge, Ole Petter Bakken, er stolt over at Helikopterutvalgets medlemmer er blant de aller første som får fly Bell 525 og testet kabinen.

Ingen andre enn Bells egne testpiloter har fløyet maskinen så mye som Michael Hougaard. De tilbakemeldingene Bell får fra utvalgets flygere og de andre representantene er svært verdifulle for oss ettersom vi ser på Nordsjøen som et viktig satsingsområde for denne maskinen, sier han.

Bakken forventer at maskinen er sertifisert av amerikanske og europeiske myndigheter i 2020/21 og klar for det norske offshoremarkedet med fullt avisingsutstyr innen 2022/23.

Unik mulighet til å påvirke

Leder av LOs helikopterutvalg og forbundssekretær i Industri Energi, Henrik Solvorn Fjeldsbø, omtaler delegasjonsturen til Bell i Texas som både nyttig og lærerik.

Dette var en positiv opplevelse, både i forhold til å sjekke kabinen, høre mer om status rundt sertifiseringsprosessen, videre planer og ikke minst å få oppleve å fly maskinen, sier Fjeldsbø.

Han understreker at det er viktig at Helikopterutvalget får oppleve nye helikoptre i luften på et tidlig stadium, med utvalgets egne flygere i cockpit og passasjerer i kabinen, for på den måten kunne gi tilbakemeldinger for helikopteret blir sertifisert. Det gir oss en unik mulighet til å kunne påvirke

hvordan helikopteret endelig blir, og sånn sett ivareta våre medlemmers sikkerhet, men også hensynet til komfort for passasjerer og flygere.

Han understreker at 525-maskinen som utvalget fikk fly er en testmaskin, spekket med testutstyr, og ikke fullt ut representativ for hvordan en tilbringermaskin vil være. – Likevel fikk vi et klart innblikk

i hva Bell 525 kan levere og jeg forventer at det endelige sluttproduktet vil bli enda bedre, sier han.

Under besøket i Texas hadde Helikopterutvalget også en rekke møter, både med konserndirektøren i Bell, Mitch Snyder, programdirektør for 525, Byron Ward og med tillitsvalgte Mark Upton, Greg Athens og Byron Maxfield fra fagforeningen United Aerospace Workers (UAW).

Vi hadde diskusjoner rundt våre inntrykk, arbeidsmiljø, samt sikkerhets- og kvalitetsfilosofien i selskapet. For oss er det særlig viktig å snakke med den lokale fagforeningen, siden den har innsikt i hva som foregår i selskapet og for å høre om eventuelle utfordringer. For oss er det betryggende å kunne ha slik dialog, sier Fjeldsbø.

Dessuten inviterte vi de amerikanske fagforeningsrepresentantene til Norge for delta på vårt eget helikopterseminar til våren, for å bli enda bedre kjent med vårt forbund og våre tillitsvalgte, og således bygge gode relasjoner, sier han.

Ønsker flere alternativer på sokkelen

Siden Turøy-ulykken våren 2016 har det vært bred enighet i det norske helikoptermiljøet om at vi ikke ønsker Airbus H225 Super Puma tilbake i offshoretrafikk. Samtidig foretrekker vi å holde oss til en organisasjonsmodell med to helikoptertyper, slik vi alltid har hatt i Nordsjøen, siden det gir redundans og mer robusthet, sier Fjeldsbø.

Han understreker at Helikopterutvalget følger med i markedet og søker å skaffe seg førstehåndskunnskap om alle aktuelle maskiner.

Vi ser at et helikopter i den såkalte supermedium-klassen kan fylle mange av oppgavene som Airbus H225 tidligere gjorde. Og Helikopterutvalget har sett nærmere på flere alternativ, som Airbus H175, Leonardo AW189 og nå Bell 525.

Til syvende og sist er det ikke vi som bestemmer hvilke helikoptre operatørselskapene velger å bruke, men vi kan påvirke både produktutviklingen og de som skal kjøpe helikoptrene. Og vi vil aldri akseptere hvis noen vil prakke på oss dårlige løsninger, sier han.

Tekst av Industri Energi med bidrag fra NHF sin representant i Helikopter Utvalget Tom Stian Beitland.



Bristow delegasjon til Bell, fra venstre Martin Boie Christiansen, Jan Møller Andersen og Thomas Kaarud

Besøk hos Bell

Bristow besøkte Bell i Texas, samtidig med LO's helikopterutvalg. Fra Bristow var det Martin Boie Christiansen og Thomas Kaarud reiste, sammen med Jan Møller Andersen fra NHF.

Jan og Martin fikk fly test maskina, og fikk et veldig godt inntrykk av maskina. Den har cyclic stikka som en "side stick", nytt for våre piloter, men det følte naturlig og intuitivt veldig fort. Fly by wire systemet muliggjør å programmere inn behagelig fly karakteristikk, noe Bell har gjort bra. Støy og vibrasjoner kjentes overaskende lavt. De fløy i 150+ kts og opplevde lite støy og vibrasjon, eneste som økte med farten var lyden av vinden.

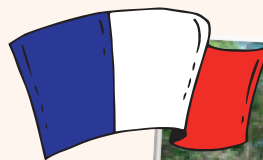
Maskina har også økt sikkerhet ved "go around" kan aktiveres fra 0 airspeed, og dermed kan brukes til å redde seg ut av flere krevende situasjoner. 525 har også en automatisk autorotasjon, som betyr at ved tap av begge motorer, vil maskina automatisk entre auto-rotasjon, og holde NR 103 og 75kts, uten noe inputs fra stikkene. Ergonomi, stoler og arbeidsstilling i maskina følte også veldig bra. Teknisk har maskina også mange nyvinninger. Den vil få live oppdatering til teknisk under flyving. Den har også kvittet seg med highspeed shafter, og har reduksjonskasser koblet direkte på motoren.

I manualene er tegninger og bilder i 3D, slik at en kan gå inn i tegningen og bevege seg. Vil forenkle lokalisering av komponenter osv. betraktelig. Den planlegges med betydelig mindre behov for vedlikehold, enn feks S-92, men det gjenstår jo å se når den kommer i operasjon.

Sertifisering av maskina skal ikke være langt unna, men den vil nok bli endel forsinket, FAA har mye arbeid med sertifiseringen av 737 max enda, og corona situasjonen hjelper heller ikke til. Men det blir en spennende maskin å følge med på.



GUTTA PÅ TUR!



For tredje år på rad har spreke teknikere i Bristow vært på sykkeltur i Provence, Frankrike, september 2019. Finn Thommassen som er delvis bosatt der nede er primus motor, og arrangerer for turene.

TEKST ØYVIND STRØM OG ROLF BERGSTRØM

I år startet turen som vanlig i Antibes, og første overnatting var i telt. Le Mas Nomade, ikke vanlig camping, men glamping. Var helt flott, et trivelig sted for gutta å hvile etter dagens etappe på 52 km.

Neste morgen var det full fart mot Cassis, like utenfor Marseille. En rask etappe på 150 km. Gutta tråkka så støtteapparatet (Øyvind Strøm og Rolf Bergstrøm), hadde vanskelig for å holde følge. Men med god flaks og udugelighet fant vi sammen til lunsj. En flott restaurant som var passelig for denne gjengen.

Ett rykk etter mat, så var gjengen fremme i Cassis. Som vanlig står mat og vin øverst på agendaen og det var en munter gjeng til middag.

Siste dag, en sjarmøretappe på 90 km langs stranda tilbake til Antibes. Vel fremme ble det feiring av målgang, med bespisning på stamplassen med grillet andebryst. Le Brulot, en restaurant vi anbefaler til alle som er i nærheten.

September 2020 er alt planlagt og gjengen drar på tur igjen, på nye sykkelstier.

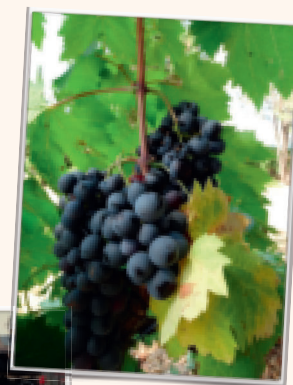


Marius Hop, Per Johan Derås, Olav Thorsen og Jakob Stavrum.



Tom Indahl, Jakob Stavrum, Olav Thorsen, Finn Thommassen, Per Johan Derås, og Marius Hop.

Støtteapparatet hadde tøffe dager med å kvalitets-sjekke årets avling.



Fra venstre: Tom Indahl, Øyvind Strøm, Marius Hop, Jacob Stavrum, Olav Thorsen, Per Johan Derås, Finn Thommassen og Rolf Bergstrøm.





LO's Helikopterutvalg på besøk hos Leonardo Helicopters

TEKST TOM STIAN BEITLAND
Styremedlem Lover og Bestemmelser

25. november reiste en liten delegasjon fra LO's Helikopterutvalg til Leonardo Helicopters.

Tidligere i høst ble Helikopterutvalget kontaktet av Leonardo om at de ønsket å gi en produkt- og markedsoppdatering på AW139, AW169, AW189 samt et lite innblikk i AW609. Delegasjonen besto av Helikopterutvalgets leder Henrik Fjeldsbo (IE), rådgiver Erik Hamremoens (LO), Fredrik Glenjen, (senior safety delegate) og tekniker Tom Stian Beitland (NHF).

Leonardo åpner dagen med å gi oss et innblikk i deres markedssituasjon alt i fra antall helikopter, økonomi og totalt ansatte i selskapet. De kan vise til at de har produsert over 5.000 Helikopter, at de hadde 12,2 milliarder Euro i inntekter i 2018 og at de per dags dato er over 46.462 personer ansatt i selskapet (tallene gjelder for hele konsernet).

Leonardo har gjort en liten studie på etterspørselen av helikopter de neste 10 årene på verdensbasis, men er verdt å merke seg at de ser en økning på 19 prosent i etterspørsel av helikopter i Europa de neste 10 årene.

Videre ble det brukt god tid på å vise markedssituasjonen rundt AW189, AW139, AW169 og AW609.

AW189

Dette er Leonardos største helikopter i AW serien. De har hittil produsert 69 stk. som har et samlet flytimeuttak på 70.000 flytimer fordelt på 18 nasjoner. Det er ikke tvil om at dette er Leonardos

store offshoresatsing da 80 prosent går i offshore bransjen (61 % tilbringer og 19 % SAR). AW189 har vært i drift i noen år i UK. Der har den fått en del klager rundt dette med bagasjeplass så Leonardo har kommet med en løsning som kan ettermonteres på eksisterende luftfartøy. Denne kalles Rear Pod Kit og vil gi plass til 7-10 ekstra offshorebagger.

AW139

Dette er det mestselgende helikopteret i sin klasse de siste 10 årene. Leonardo passerte 1.000 stk. AW139 i september 2019, noe som er ganske imponerende tall i helikopterbransjen. Maskinene er fordelt på 280 forskjellige kunder verden over.

I 2015 økte de payload med 200 kg noe som gir maskinen en totalvekt på 7.000 kg. De gjorde dette for å kunne prestere bedre i konkurransen på offshore, SAR og HEMS markedet. Leonardo kom også med en ny type main gear boks som gjør at man har en run dry kapabilitet på 60 minutter. Gearboksen ble godkjent av EASA i november 2015.

AW169

AW169 er helikopteret som i Norge blir brukt i LOS og polititjenesten. Her kan Leonardo vise til at det er bestilt over 200 stk. fordelt på 80 forskjellige operatører verden over. Selv om AW169 er forholdsvis nytt i drift har den passert 40.000 flytimer totalt på flåten. Så langt har Leonardo fått gode tilbakemeldinger på helikoptertypen fra diverse operatører. Det sies at det vil komme en del forbedringer i løpet av de neste årene, blant annet integrerte flåter

og rafter samt avisingsssystemet FIPS (Full Icing Protection System).

AW609

AW609 er av typen TILT ROTOR. Denne er veldig interessant da den kanskje en dag i fremtiden kan være løsningen på rekkevidde problematikken vi ser i Barentshavet, hvor operasjonene blir lenger og lenger bort fra land. AW609 har en totalvekt på 8.000 kg og har plass til 2 piloter og 9 passasjerer. Det som gjør at AW609 kan bli aktuell på lange distanser er at den har en rekkevidde på 700 NM (1.000 NM med AUX fuel) og at kabinen er trykksatt, noe som gjør at man kan "fly over været". Den har en max høyde på 25.000 ft. og har en max cruise speed på 270 knop. AW609 er fortsatt på et veldig tidlig stadiet, og det er produsert 3 testmaskiner så langt. Leonardo ønsker å starte med produksjon av kommersielle maskiner i løpet av 2020. Vi ble vist et eksempel på hvordan AW609 kunne fungert i forhold til rekkevidde ut fra Hammerfest.

Dagen ble avsluttet med en omvisning av transmisjonsproduksjonslinjen til Leonardo. Her ble man møtt med høy profesjonalitet og utrolig gode systemer som brukes til produksjon av alle gearboksene Leonardo lager til helikopterflåten sin. Arbeidere og ledere virket genuint opptatt av å levere det beste produktet de klarer og virket veldig åpne i alle ledd. På tross av et kort opphold fikk vi et veldig godt inntrykk av Leonardo og gleder oss til å se hva de kommer med i fremtiden.



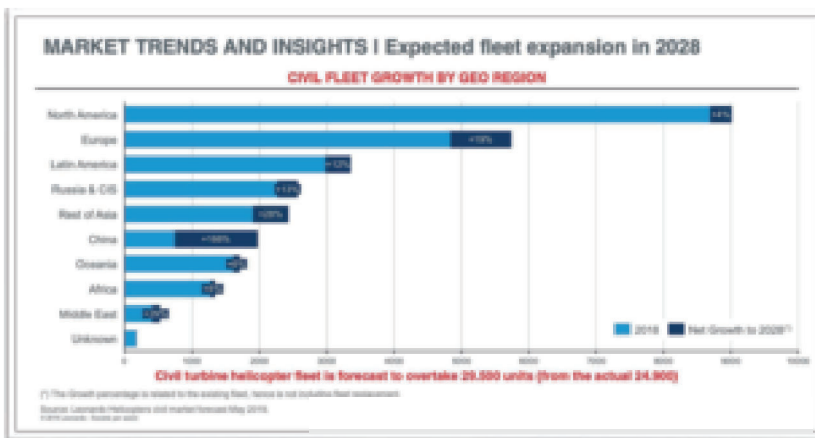
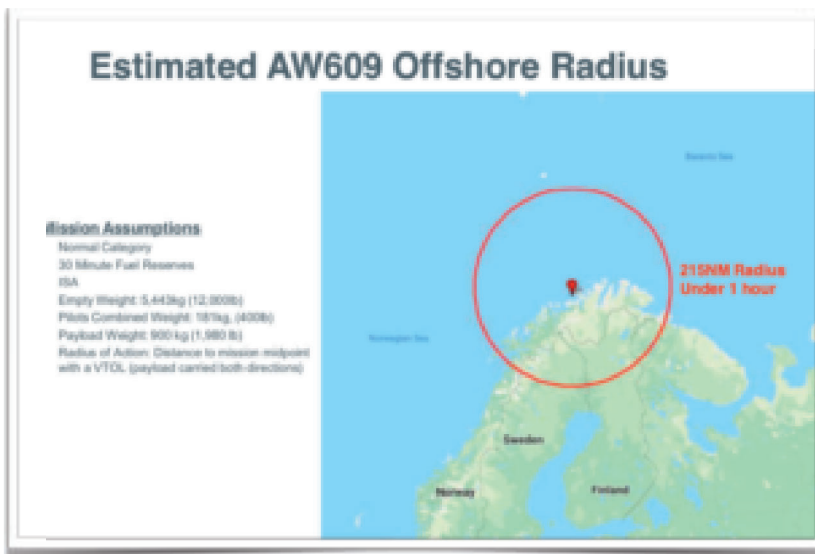
Rapporteringsfolder

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@nhf.no

NHF's tilblivelse – hvordan startet forbundet?

Historisk tilbakeblikk fra de som startet NHF.

Etter et resyme/kåseri av Kjell Jacob Johannessen og Lars Erik Hjertaas, skrevet av Øystein Gjengedal

I begynnelsen var fagforeningene i HS kun basert på lokale avtaler, men på slutten på 70 tallet ble det innført lønnsfrys for alle i Norge, med unntak av de som var tilsluttet en hovedorganisasjon med tariffavtale. De som var tilsluttet hovedorganisasjoner fikk forhandlingsrett gjennom sin organisasjon.

For å beholde forhandlingsretten valgte medlemmene i klubbene i HS (MF, TAF og HST) å gå inn i NOGMF (Norsk Olje og Gassmedarbeiderforbund), senere NOEMFO, (Norsk Olje og Energimedarbeideres Fellesorganisasjon). Glenn Young i HS var pådriver for denne prosessen med Paulsen som markedsfører av akkurat denne fagforeningen. Dette ble i utgangspunktet en suksess, og helikopter overenskomsten ble etablert. Utgangspunktet for helikopter overenskomsten var basert på Jern og Metall sin overenskomst for mekanikere, men det ble innførte enkelte nye paragrafer fra flyoverenskomsten.

I HS fulgte vi lite med på hva som foregikk i NOEMFO annet enn at vi deltok i forhandlingsutvalget der opplegget til forhandlingene ble etablert for YS mot NAF (Norsk Arbeidsgiver Forening).

NOEMFO – fra suksess til nederlag

På vinter/vår 1984 fikk vi mistanke om at det ikke sto bra til med forbundskassa.

- Tor Schaathun engasjerte seg og ble valgt til styremedlem i NOEMFO.
- I denne forbindelse ble det bedt om å få innsyn i regnskapet.
- Det viste seg at det var vanskelig å frembringe
- Lokalforeningene i HS diskuterte dette og forlangte å få "utføre boketter syn"
- Sven Åge Martinsen ble sendt opp til Bergen for å gjennomgå bøkene
- Det viste seg at regnskapet var samlet med bankutskrift og kvitteringer i en skoeske.
- Situasjonen viste seg å være alvorlig da store kontantbeløp var utlånt til medlemsorganisasjoner/medlemmer og sammen med store lønnskostnader var forbundet teknisk konkurs.
- Det ble fremprovosert et ekstraordinær generalforsamling (Årsmøte) fra HS klubbene og vår representant Tor Schaathun fikk forbundet til å melde seg konkurs, alternativt ville HS klubbene trekke seg ut av NOEMFO.
- Da var det kroken på døra for NOEMFO, det eneste fagforbundet i Norge som har gått konkurs.

Bygge videre på ruinene

Dagen etter konkursvedtaket i NOEMFO møttes lederne i MF og TAF (Kjell Jacob, Geir Grimrud, Tor Schaathun., Sven Åge og Thor Søreide). Kjell Jacob kom med forslag om å reise inn til YS (før røyken hadde lagt seg) og forlange videreføring av NOEMFOs forhold til YS nå knyttet til HS klubbens nye ønske om å danne nytt forbund: Norsk Helikopteransattes forbund.

- Kjell Jacob, Sven Åge og Thor dro til Oslo og forlangte møte med YS.
- Det ble god mottagelse - YS hadde ikke fått summet seg helt etter NOEMFO konkurs.
- Vi ble invitert inn til YS styremøte som skulle gå dagen etter.
- Vi fremsto der som et forbund under etablering og basert på at det ikke finnes regler for videreføring av tariffavtaler etter konkurs hevdet vi at vi var eiere av helikopter overenskomsten.
- YS v/ leder Eldrid Langåker hadde sympati for vår fremstilling – og vi ble bedt om å komme til et møte i PRIFO som ville vise hvordan vi kunne bli ivaretatt i dette forbundet.
- I mellomtiden hadde NHF etablert et interimsstyrestående av Sven Åge Martinsen (formann), Lars Erik Hjertaas (nestformann) Kjell Jacob Johannessen (sekretær)

YS organisasjon med NHF PRIFO

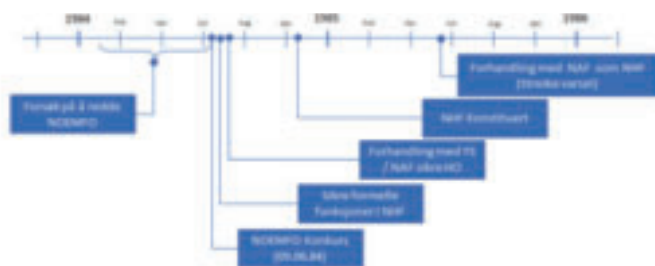
- Privatansattes Fellesorganisasjon (PRIFO) en partipolitisk uavhengig YS-organisasjon, ble stiftet av Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund i 1979. Den 1. januar 2005 fusjonerte PRIFO med YS-forbundet Flerfaglig Fellesorganisasjon og etablerte arbeidstakerorganisasjonen Parat.
- PRIFO hadde om lag 12000 medlemmer i privat sektor og hadde tariffavtaler med de største arbeidsgiverorganisasjonene. PRIFO organiserte ansatte på alle nivåer i virksomhetene, både arbeidere og funksjonærer. Medlemmene kom fra de fleste bransjene i privat sektor. De største medlemsgruppene var innenfor presse- og mediebransjen, flybransjen, reiselivsbransjen og oljebransjen.
- PRIFO var ca 8 000 medlemmer i 1984 – en samleorganisasjon for alle – «hummer og kanari»
- «NHF» innså at vi ble små i denne sammenheng og fryktet at vi ikke ville bli tilstrekkelig hørt. Vi konkluderte med at et NHF under PRIFO paraplyen var utelukket.



YS organisasjon med NHF



Tidsplan/historiske øyeblikk



Første representantskapsmøte i NHF var på Alstor med YS som observator. Vi slet med å skille sentrale spørsmål og lokalforenings behov, og det ble slått hardt ned på innspill, dette gikk verst utover TAF. Men møtet landet med god stemning og gjenvalg på alle medlemmer.

Første forhandling med NAF Pål Kraby – YS / NHF, dette var i 1984 eller 1985.

Først formøte med YS, og så møte med NAF der alle "de store gutta" var tilstede fra både YS og NAF, samt NHF som satt sentralt ved bordet. Møtet var kort da LO allerede hadde sikret lønnsmodellen. Det at NHF var tilstede bekreftet vår eksistens. Etter dette var det sær møte med den nye avdelingen i NAF nemlig Flyselskapenes Arbeidsgiver Org. Ledet av Dag Midling. Her ble helikopter overenskomsten stadfestet å være eiet av NHF og NHF fikk flere forhold inn i overenskomsten som kom fra NFO / Flytekniker overenskomsten. Helikopter overenskomsten lever i beste velgående og er også i dag NHF's hovedavtale.

Det ble et økt behov for å markedsføre det nye forbundet, og det ble utlyst en konkurranse for å etablere en ny logo. Det var Rolf Bergstrøm vant med en god logo som sier alt, og den logoen har vi fortsatt.

Det var begynnelsen til NHF, et lite forbund som lever i beste velgående i dag. Jeg tror ingen av de som var med på oppstarten av NHF hadde sett for seg ett forbund med så mange lokalforeninger og tilknytninger som vi har i dag.



Møter med HS ledelse

I forkant av møtet med PRIFO søkte interimsstyret støtte fra HS ledelse.

- Det ble etablert et møte med Emil Gamborg og Dag Midling / Kjell Reiestad
- Våre representanter beskrev situasjonen og målet. Våre argumenter var oversiktlige fagfo-reningsforhold og at vi ikke kunne bli trukket inn i streikeforhold som angikk PRIFO: bankfolk skolelærere og rutebilsjåfører.
- HS på sin side syslet med tanken om å etablere en flyfaglig gruppering i NAF da de ikke følte seg tilstrekkelig ivaretatt.
- Her ble det god støtte å få og HS ville støtte en etablering av NHF med egen tariffavtale direkte under YS.

Møter med NFO – Flyteknikerenes Organisasjon

I forkant av møtet med PRIFO søkte mekanikerforeningen på egenhånd kontakt med NFO for å se om det var en alternativt havn for medlemmene.

- Det ble holdt et sentralt møte med NFO styre. (Kjell Jacob, Geir Grimsrud, Rune Berg, Jan Kåre Lindholm)
- Vi fikk fullt innsyn i flytekniker overenskomsten da det virket som vi ville melde oss inn i NFO.
- Vi sammenlignet flytekniker overenskomsten med helikopter overenskomsten og noterte oss enkelte forskjeller selv om 90% var likt. Spesielt paragraph om "Dagsing" var høyt elsket i NFO.
- NFO hadde som et krav i vedtektene sine at det var kun flyteknikere som kunne bli medlem, selv om de sa de ville vurdere oppmykning mot mekanikere.
- MF var meget kritisk til å splitte teknikere og mekanikere og valgte etter en grundig vurdering å si takk for samarbeidet til NFO og ville holde kontakten.

Møte med PRIFO

Lars og Kjell Jacob møter PRIFO

- PRIFO holdt et varmt innlegg på hva de sto for og hvor bra det ville bli for våre medlemmer å ikke etablere NHF men heller melde oss inn i PRIFO
- Våre representanter ga PRIFO klar tilbakemelding på at vi ikke så det som formålstjenlig for oss gå inn i PRIFO. Vi kalte PRIFO for samleorganisasjon uten innhold (og det som verre var)
- En av PRIFOs styremedlemmer (Fritz fra bankansattes forbund) kom der med et av de historiske utsagn på kav Bergensdialekt etter vårt innlegg: "Dere må forstå at dere kan ikke rekke ut den ene hånden og be om hjelp, samtidig som dere slår med den andre"
- Våre representanter hadde solid støtte og god kunnskap om hva en "tariffavtaleeier" kunne kreve og vi forlangte nytt møte med YS.
- Her forsto YS sentralt m/ Eldrid Langåker at vi hadde bestemt oss. Vårt eneste alternativ for å kunne bli i YS var å få aksept for etablering av NHF.

Møter med YS for å etablere NHF

Sven Åge, Thor Søreide, Lars og Kjell Jacob møter flere ganger med YS

- YS hjalp til med forslag til vedtekter, etablering av møtestruktur og representantskapsmøter.
- Vi spilte på entusiasmen til YS Formann og inviterte Eldrid Langåker til å være tilstede ved konstitueringen av NHF

Konstituerende møte i HS ble avholdt i kantina på Forus, det var et fellesmøte med alle potensielle medlemmer tilstede. NHF ble da formelt opprettet.



Heidi Wulff Heimark sammen med Maris Davids Ancans og Stian Johan Reiertsen som er lærlinger på teknisk – tungt vedlikehold

Hva skjer i helikopterbransjen?

Koronapandemien har hatt alvorlige følger for sivil luftfart, både i Norge og internasjonalt. Helikopterselskapene på norsk sokkel er blant dem som foreløpig har blitt minst rammet, men vi er likevel inne i en turbulent tid, med både utfordringer og muligheter.

TEKST **HEIDI WULFF HEIMARK**

Managing Director, Bristow Norway AS

Pandemien har slått bunnen ut av markedet for SAS, Norwegian, Widerøe og andre aktører innenfor sivil luftfart. Vi ser også at pandemi og oljeprisfall har ført til en reduksjon for både våre konkurrenter og Bristow i utlandet. Passasjerantallet vårt her i Norge har også falt, men i henhold til retningslinjer fra helsemyndighetene har vi bare fløyet med 12 passasjerer om bord (mot 19 normalt). Dermed har antallet flyvninger holdt seg tilnærmet stabilt – inntil videre. Men dette kan selvsagt endre seg.

STÅR OVERFOR UTFORDRINGER

Redusert leteaktivitet har ført til noen utsettelse og kanselleringer av planlagte prosjekter også for vår del. Generelt har både den norske såvel som den internasjonale offshore helikopterbransjen svak lønnsomhet. Bristow Group har i løpet av det siste året vært gjennom en såkalt Chapter 11-prosess i USA med konkursbeskyttelse, og flere av våre konkurrenter har også vært gjennom lignende prosesser i nyere tid. Vi ser et trendskifte hvor kundene fokuserer på fleksibilitet, hvordan vi sammen kan jobbe smartere og dermed redusere kostnadene. Jeg mener dette er en bedre måte å møte kostnadsutfordringene på enn de tradisjonelle, ensidige prisreduksjonene.

...OG SPENNENDE MULIGHETER

Selv om vi foreløpig ikke har sett de store effektene av koronapandemien, er det utfordrende tider også i helikopterbransjen. Samtidig foregår det en omfattende restrukturering av offshore helikopterbransjen som også skaper muligheter. Vi i Bristow Group har slått oss sammen med en av våre konkurrenter globalt, ERA, og vi er nå et av verdens største helikopterselskap. Det sammenslåtte selskapet vil fortsatt hete Bristow, og blir den største operatøren av S92, AW189 og AW 139-helikopter i verden. Det er virkelig en megahendelse i Bristow-sammenheng, og Norge er svært sentralt plassert i det nye selskapet som et stort helikoptermarked. Jeg forventer også at det vil komme ytterligere konsolidering innen vår industri, både for vår egen del og blant andre aktører.

FLÅTEFORNYELSE OG NY TEKNOLOGI

I tillegg jobber vi også med å fornye flåten vår og implementere ny teknologi. Vi var de første som tok i bruk S92-helikopter på norsk sokkel for 15 år siden, og med den høye timeutnyttelse vi har på norsk sokkel har vi flere individer som vil oppnå levetidsgrensen på 30.000 timer i løpet av de

neste 5 årene. Vi har faktisk 6 av de 10 helikoptertrene med høyest timeuttak i verden i vår flåte, og flåtefornyelsen startet i april 2020 da vi fikk vår første «nye» S92 i senere tid; nyregistrert som LN-OMI. Nytt regelverk vil være gjeldende fra og med januar 2022, og fra denne dato skal alle helikopter som opererer på norsk sokkel ha blant annet halekamera og integrert TCAS II antikollisjonssystem. Vi jobber nå med å installere TCAS II på de av luftfartøyene våre som ikke har dette fra før. Dette er et omfattende arbeid for oss, og er en viktig investering som også understreker hvor sentralt sikkerhet er i vår bransje. Norge er i en særstilling på dette området – her har vi lang tradisjon for at aktørene samarbeider svært godt på tvers av selskapene og kunde/leverandørforhold og driver frem standardisering av nye og bedre sikkerhetskrav.

Bristow er også eneste helikopteroperatør i Norge som gjør alt tungt vedlikehold in-house – i fjor hadde vi hele 22 1500-inspeksjoner, og TCAS II-installasjonene gjøres også av våre egne folk. I tillegg til oppgradering og fornyelse av S92-parken kjører vi også for tiden et prosjekt for å se på alternative helikoptertyper. Vi ser også at fusjonen med ERA kan gi oss mulighet for å hente lærdom om andre helikoptertyper fra våre nye kolleger. Det er stor tillit til S92 blant våre kunder og passasjerer, og det er ikke snakk om å finne noen erstatning for S92, men snarere en kartlegging av hvilke helikoptertyper som kan være et nyttig supplement til arbeidshesten vår.

INNOVASJON – MER ENN TEKNOLOGI

Innovasjon i vår bransje handler ikke bare om å implementere nytt utstyr i luften, men også om hvordan vi bruker utstyret og ikke minst kompetansen til folkene våre. Som leder for selskapet i Norge er jeg veldig stolt å se at vi også på dette området er attraktive, og det er spesielt to eksempler jeg har lyst å trekke frem:

■ **EGNOS** (European Geostationary Navigation Overlay Service) er en satellitt-basert tjeneste som er operativ i Europa. Vårt selskap er utvalgt til - og er tildelt økonomisk støtte for - å delta i utvikling og implementering av et globalt satellittbasert innflygingssystem på Ekofisk-feltet. Prosjektet ledes av Pildo Labs, som er et selskap som utarbeider helikopterprosedyrer på vegne av GSA (Global Navigation Satellite Systems Agency). Implementering vil fremme bruken av EGNOS i Europa samt bidra til en forbedring i trafikkflyten, gi større forutsigbarhet og nøyaktighet under innflyvning som igjen bidrar til økt sikkerhet i det travle trafikkområdet rundt Ekofisk-feltet. Systemet vil også bidra til økt integritet til eksisterende satellittsystemer som GPS NAVSTAR eller Galileo. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i slutten av 2021. Vi er heldige og stolte over at en av våre meget erfarne piloter er utvalgt til å ta del i dette spennende prosjektet.

■ BEHAVIOR BASED ASSESSMENT (BBA)

– Selskapets vedlikeholdsavdeling har igangsatt

et prosjekt for å utvikle et system for adferdsbasert vurdering av kompetanse. Opplæring og evaluering av kompetanse i luftfartsindustrien gjennomgår i disse dager en radikal endring, vi ser et skifte mot en Human Factors-orientert tilnærming der kandidater vil bli vurdert basert på observert atferd i stedet for det tradisjonelle konseptet med å krysse av i bokser. Innføring av en ferdighetsvurderingsmetode er en omfattende prosess, men prosjektet er godt igang og «observatorene» er valgt ut og har gjennomgått en grunnleggende opplæring. Vi arbeider her med en videreutvikling av samme digitale løsning som allerede er i bruk i operativ avdeling. Det gjenstår en del arbeid for alt er på plass; prosedyrer skal etableres, testing utføres og godkjennelser må på plass, men vi har som mål å ha alt på plass i løpet av høsten 2020.

SIKKERHET OG MENNESKER

Som leder for det største helikopterselskapet i Norge er selvsagt både marked, økonomi og innovasjon viktig. Men det aller viktigste er trygg og sikker drift. For oss er det viktigere enn alt annet. Der er jeg så heldig at jeg har med meg 438 fantastiske medarbeidere i Norge, med genuin lidenskap for luftfart, for tett kundeoppfølging og for å levere sikre helikopterturer. Det er det aller viktigste vi gjør. Til og med på de dagene der bransjen er preget av røde tall, konkursspøkelse og pandemi, er det helt fantastisk å møte folk som virkelig står på – jeg opplever og ser både yrkes stolthet og faglig dyktighet hver dag.

Det er spesielt kjekt å se at vi er et ettertraktet selskap for lærlinger innen både tekniske disipliner og logistikk. Det er utrolig viktig å ha dem ombord – de er vår fremtid!

Det jeg ser våre folk får til, i tett samarbeid og partnerskap med våre kunder, gjør meg også sikker på at vi har noen av våre mest interessante år foran oss.

FAKTA OM BRISTOW NORWAY AS

Stiftet i 1993 som Norsk Helikopter. Skiftet navn til Bristow Norway i 2009 da selskapet ble heleid av Bristow Group, med hovedkontor i Houston. Opererer 25 S92-maskiner på norsk sokkel, 4 av de flyr som søk og redningshelikopter [SAR]. Hovedsete på Sola, men har baser langs hele kysten; fra Ekofisk i sør via Sola, Bergen, Florø til Hammerfest i nord. Bristow har også en hangar i Vardø, denne brukes til å støtte letekampanjer i Barentshavet øst. Selskapet har totalt 438 ansatte og omsatte i sist regnskapsår for i underkant av NOK 2.4 milliarder.



LO's Luftfartskonferanse 2019

Torsdag 28. november var dagen for LO's Luftfartskonferanse 2019. Årets tema var trygghet og sikkerhet. Konferansen hadde 130 påmeldte. Det merkes at flere grupper innen luftfarten viser interesse til å dele sine utfordringer med fagforeningsmiljøet.

TEKST TOM STIAN BEITLAND

Styremedlem lover og bestemmelser

Peggy Hessen Følsvik som er nestleder i LO innledet konferansen med at vi som fagforeningsmiljø må slå hardt ned på anbudsutsetting av samfunnskritiske jobber og viser til situasjonen rundt luftambulansene som fortsatt ikke er skikkelig på plass.

Peggy sier avslutningsvis at det er synd å se utviklingen i det flytekniske miljøet i Norge blir stadig mindre og mindre, og at dette skyldes utsetting av vedlikehold til andre nasjoner (her merker man at LO's nestleder gir stikk til dagens regjering)

Samferdselsminister Jon Georg Dale deler sine mål innenfor norsk luftfart. Ett av hans hovedpunkter er å sikre trygge arbeidsplasser. Dette på tross av at flybransjen er i et sterkt konkurransedrevet marked, noe som fort skaper usikkerhet blant arbeiderne. Dale viderefremmer at det vanskelig og drive luftfart i Norge når man skal være konkurransedyktig med resten av verden. Vi har et generelt høyt avgiftsregime, i tillegg til at vi må konkurrere mot flyselskaper fra blant annet midtøsten som nærmest er fullfinansiert av statene (her henter man til Qatar og Emirates). Dale avslutter dagens innlegg med å påpeke viktigheten av og opprettholde faste arbeidsplasser og sikkerhet selv om man har et høyt avgiftsregime i den norske luftfarten.

Erik Hamremoens (spesialrådgiver LO) og Jo Bjørn Skatval (leder FLYSIK) forteller litt om sine

arbeidsområder innen LO organisasjonen. Hamremoens sier at flysikkerhetsarbeidet må prioriteres og videreutvikles. Dette skal styrkes gjennom LO luftfart og LO's Næringspolitiske avdeling. Hamremoens forteller litt om de forskjellige helikoptrene som brukes i offshore- og innenlands operasjoner, samt militært, ambulanse og politi. Han mener at sikkerheten i innlandsmarkedet ikke er bra nok slik det drives i dag.

Jo Bjørn Skatval som er leder FLYSIK (Flysikkerhetskomiteen i LO) forteller at hovedrollen til FLYSIK er å forebygge ulykker og at informasjon kommer fra de forskjellige forbundene til FLYSIK. De jobber for være en primær kompetanse- og meningsbærer innen Norsk luftfart. FLYSIL har også internasjonal tilknytning gjennom European Transport Federation, International Transport Federation, European Cockpit Association og International Federation of Airline Pilots.

Videre utover dagen var det flere interessante foredragsholdere, blant annet Roy Sagen fra NTL som snakket om røykdykker kompetansen som er på flyplassene i Norge. Han viderefremmer at Avinor har sluttet å gi brannmenn på flyplassene kursing i røykdykking for å spare penger. Dette er noe alle brannmenn er sterkt imot og de mener at dette er en viktig ting å få på plass igjen.

Dagens konferanse var informativ og LO har klart å samle et bredt spekter med foredragsholdere innen luftfarten som formidler viktige tema og fokusområder.

Det var et tett pakket program fra morgen til ettermiddagen, så LO bør vurdere om konferansen må utvides til to dager. Da kan man få en litt roligere dag både for tilskuere og foredragsholdere. Alt i alt en bra konferanse og NHF ser frem til LO's luftfartskonferanse i 2020.

Info fra Heli-One

Heli-One fikk i mars kontrakt med Heli-Union i Frankrike for G-check og oppgradering av 4 stk AS 365N3 (Dauphin), dette i tillegg til levering av oppgraderings kit til ytterligere 8 helikopter.

TEKST TORD WILSTRUP TORGERSEN

Daglig leder i Heli-One (Norway) AS

Helikoptrene skal fly for den Franske marine i minst 10 år etter at oppgraderingen er utført. Kontrakten har en varighet på ca 2 år og innbefatter G-check, design for oppgraderingene og minst 2 prototype installasjoner (short nose og long nose versjoner)

Kontraktverdien er på over 300 millioner norske kroner og er den andre store kontrakten Heli-One har fått i løpet av 12 måneder

Det er en stund siden Heli-One hadde vedlikehold på denne typen og har derfor gjennomført refresh trening på de som hadde type rating på typen fra før av, i tillegg til at Airbus vil utføre typekurs trening for ytterligere 8 ansatte.

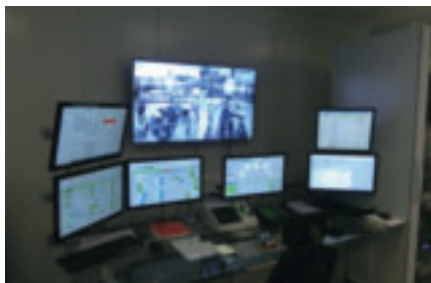
Heli-one startet arbeidet med den første G-check'n 15. juni, men har allerede fått levert 4 helikopter til Sola. De andre står enten lagret eller forberedes for langtidslagring.

Første maskinen er planlagt levert i Juni 2021.



Ny Makila testcelle på Sola

I mai 2017 ble det signert kontrakt om bygging av ny Makila 1 motor testcelle med Vital Link for testcellebiten og Block Berge for tilpassing av Blokk 10 for å ha den nye testcellen inne i lagerbygget (blokk 10). TEKST KJELL HILSTAD



Byggetiden ble beregnet til 2-3 mnd, mens installasjon og testing av testcellen ble beregnet til 6-8 mnd.

August 2017 var Block Berge godt i gang med grunnarbeider inne i blokk 10, og i november samme år var arbeidet i gang med å sette opp selve testcellen.

28. mai 2018 ble siste Makila motor testet i testcellen på Forus, (siste CT-58 ble testet i 2005), bygget ble ryddet og 4. juni startet rivingen!

CT-58 motor testcellen ble bygget i 1981 og Makila testcellen var godkjent i 1990. Fra 1994 ble begge motortypene testet i samme testcelle, men på forskjellige traller. 1999 var toppåret for CT-58 testing, og det ble

testet 76 motorer. For Makila var 2004 det året med flest tester, da ble 370 tester utført.

Januar 2019 startet siste del av prosjektet på Sola med å få på plass test-tralle og innredning i testcellen. I slutten av februar ble første cranking av motor utført.

Etter mye testing ble endelig testcellen godkjent av Safran 1. juli 2019. I mellomtiden fra juni 2018 til juli 2019 hadde testingen for motorverkstedet blitt utført av Safran i Fankrike, Denel i Sør Afrika og Ruag i Sveits.

Fra februar 2020 til nå er det testet ca.50 motorer i den nye testcellen.





HELI EXPO

Årets HeliExpo ble avholdt fra 28. til 30. januar i Anaheim California.
Fra NHF reiste leder Øyvind Strøm og undertegnede.

TEKST TORE LOE
Sekretær NHF



Det ble ikke presentert de helt store nyhetene under årets convention, men noen er det jo verdt å nevne. Fra Airbus kan vi nevne at de har inngått avtale med Shell Aircraft for kjøp av den ennå ikke godkjente modellen H160. Shell Aircraft vil benytte den i offshore operasjoner. Airbus har oppgradert sine Arrius 2D motorer med mer power til H125 (AS350) modellen, som vil gi ca. 200 kg ekstra payload.

Airbus kunngjorde også at de har startet godkjeningsprosessen med tilby full deice på sin H175

Leonardo kunngjorde at de går sammen med Kopter og blir verdens nest største helikopter produsent, kun slått av Airbus. Med denne sammenslåingen får de økt produktutvalg fra små helikopter (SH09) til super medium helikopter (AW189). Leonardo

kunngjorde også at de vil tilby AW189 med et en kraftigere motor alternativ for hot and high operations. AW189 tilbys i dag med 2 x GE CT7-2E, men de vil nå også tilby den med den kraftigere 2 x Safran Aneto-1K.

Sikorsky sin stand hadde en mockup av kabinen til den nye S92B utstilt, med større vinduer. Sikorsky kunne meddele oss at de

nå har tatt endelig avgjørelse om å fortsette med utviklingen S92B og oppgraderingskit fra S92A til S92A+. Det nye med dette er en modifisert MGB med en ekstra sump for olje og en ekstra oljepumpe, i tilfelle bortfall av oljetrykk eller oljelekkasje. S92B vil i tillegg få større kabin vinduer.





Bell 525

Bell Helicopters stilte på HeliExpo med sin første productionutstyrte super medium 525 Relentless, en av fem prototyper bygget. Sertifiseringsprosessen er i slutfasen, men Bell ønsker ikke å gå ut endelig dato for sertifisering. Dette vil jeg tro kommer av at det kan komme utsettelse på grunn av Boeing MAX fadese.

Bell`s 525 Relentless vil komme med full deice, men dette vil ikke tilbys før et par år etter den har gått i produksjon. Den vil nok ikke bli klar for det norske markedet før i tidligst 2023 vil jeg tro. Bell Helicopters kunngjorde på HeliExpo at de har inngått en intensjonsavtale om samarbeid med oljeselskapet Wintershall om innføring av fem stykk 525 Relentless i offshoremarkedet i Nordsjøen. Det blir veldig spennende å se fremover hva denne avtalen vil bære av frukter, og om hvem som tar steget til å bli launch customer.

Når det kommer til NHF sitt virke på HeliExpo, så var vi der sammen med IE (Industri Energi) og NF (Norsk Flygerforbund). Fra IE stilte Henrik Fjeldsbø

og Ketil Karlsen, fra NF stilte Torstein Sandven. Torstein hadde invitert med seg to kolleger fra den andre siden av Nordsjøen for å vise de litt av det arbeidet vi gjør i fagrøyrla i Norge. De to representantene fra BALPA ønsker, i samarbeid med IE og NF, å få i gang noe tilsvarende vi har av forum for sikkerhetsarbeid i Nordsjøen.

Gruppen hadde travle dager med møter med Sikorsky, Leonardo, Bell og Airbus. Vi hadde også møter med HeliOffshore, Bristow, CHC, Era og NHV, og leasing selskaper som Milestone og LCI. Hos Bristow og Era gikk samtalen naturligvis innom sammenslåingen av de to selskapene. De sa begge at det var en riktig ting å gjøre i markedet i dag, og at man gjerne vil se flere slike større konstellasjoner fremover. Era er også launch customer for AW609, og vi lurte jo selvsagt hvilket marked de så den i. Planen er nok å tilby den i corporate/VIP, HEMS/Medevac, eller i ultralange offshoreoperasjoner. Så tiden vil vise.

Hos aktørene gikk praten i om hvordan de ser for seg markedet i dag og markedet fremover. Hva med innføring av ny teknologi? Alle vi snakket med i møtene var opptatt med at ratene må opp, for å klare å opprettholde en trygg og bærekraftig industri. Pr. i dag er det få som er villige til å betale for ny teknologi, når de mener alternativet er godt nok. Men alle vi møtte var enige at det var en gryende optimisme i markedet nå etter oljenedturen, men det er fortsatt en lang vei å gå.



Sikorsky UH-60A



Airbus Helicopter H175



Dette er ei gammel dame mange kjenner... Den kom til Bristow som TIGW i -84. Gikk til Mørefly i -89, fløy bla sar i Florø. Tilbake til Bristow UK, i -91. Kom til Norsk Helikopter som ONC i -95. Gikk til Bristow UK senere samme år, som G-TIGV. Kom til Norsk helikopter igjen i -96. Gikk til Bristow UK i -98. Hadde mange turer til Norge i ettertid, på wetlease og andre varianter, men den var i Kristiansund, i 2001, og den jobbet flere runder på Sola i ettertid. Ble registrert som C-FFCL i januar 2020, og flyr nå på firefigting..



Luftfartstilsynets Luftfartskonferanse 2020

Årets konferanse blir åpnet av konferansier Aslak Sira Myre og Luftfartsdirektør Lars Kobberstad. Kobberstad tar opp dette med flyskam som en økende "trend", spesielt i vårt naboland Sverige.

TEKST TOM STIAN BEITLAND
Styremedlem lover og bestemmelser

Det som er viktig å huske er at man ikke løser miljøproblematikken med å ha skam for å fly sier Kobberstad. Luftfarten har siden tidenes morgen løst problemene man har møtt på. Nå er det miljøproblemet og sammen skal vi klare og løse det også på en fornuftig måte. Kobberstad går over til å vise litt ulykkesstatistikk både verdensbasis og innenfor den Norske sektoren. Det er ingen tvil om at det er en fallende trend de siste 60 årene, med det er selvfølgelig slik det skal være med tanke på utvikling i teknologien sier Kobberstad. Det legges merke til at grafen viser en svak økning de siste 4 årene, men dette sier han ingenting om.

Thorbjørn Lothe som er Leder i NHO Luftfart kommer på scenen for å snakke om bærekraftig luftfart. Han formidler at NHO Luftfart mener at bærekraftig luftfart betyr følgende:

Det må være et bærekraftig miljø som betyr at man må bli en del av et mer og mer karbonfritt samfunn slik at luftfarten blir et akseptert transportmiddel i fremtiden. Man må ha en bærekraftig økonomi i bransjen. Det er viktig med økonomiske rammebetingelser som gir god konkurransekraft samt gode levedyktige økonomiske resultater. Og sist, men ikke minst et bærekraftig arbeidsliv som betyr at man har et sunt og godt arbeidsliv i henhold til den norske standarden. Her nevner også Lothe at man må huske å ivareta den norske arbeidslivsstandard, selv om man blir mer og mer påvirket av et internasjonalt arbeidsliv. Lothe sier at luftfartsindustrien ikke er bærekraftig hvis den fortsetter i det sporet den har gjort det siste årene. Han viser til at flyselskapene i 2013 i snitt tjente 66,- kr pr. passasjer mens de i 2019 tjente i snitt 6,- kr pr. passasjer.

Lars Kobberstad presentere årets vinner av Sikkerhetsprisen 2020. Prisen ble delt ut til Stiftelsen Norsk Luftambulans. NLA vinner denne mye på bakgrunn av deres nyutviklede HEMSWX App. Dette er en værapp som er fritt tilgjengelig til alle piloter.

Appen's funksjon er at den gir en forbedring av live vær oppdateringer til steder man skal fly til og som ikke har en flyplass eller værobservasjoner i nærheten (Jeg anbefaler operativt personell til å sjekke ut denne). Kobberstad avslutter med at NLA har gjort en formidabel jobb for å gjøre Norge til et trygt og sikkert sted, og at det er ære å få overrekke prisen til NLA for deres fremragende arbeid i luftambulansetjenesten.

Jonny Andersen som har vært CEO for Kenya Airports var neste foredragsholder ut: Han startet med å benevne den store forskjellen mellom flybransjen i Afrika og oss i vesten. Han drar frem et eksempel på at han hadde 2000 tusen ansatte fordelt på 18 flyplasser, og av disse 2000 personene var det under 100 personer som hadde sett innsiden av et fly. Han fortsetter med at det var ca. 100 millioner mennesker som fløy inn og ut av Afrika i 2017, noe som kanskje høres mye ut. For å sette dette i perspektiv til oss i vesten så sier Andersen at RyanAir alene fløy 130 millioner mennesker det samme året. Han sier også at det er et sinnsykt stort potensiale for flybransjen i Afrika med tanke på at Afrika består av 12,5 % av verdens befolkning. Samtidig er kun 2,5 % av dem som benytter seg av flytransport fra Afrika. Andersen avslutter med at vi må tenke oss om når vi benytter ordet flyskam, for selv om man har brukt fly som fremkomstmiddel i over 60 år, så har majoriteten av befolkningen i verden aldri vært passasjer i et fly. De ønsker og håper at de en dag får samme muligheten og friheten som luftfarten har gitt til den vestlige verden.

Børre Eimhjellen som er CEO i Airlift Solution tok opp Norges dronestrategi, og hvordan man skal gå fra dagens tradisjonelle helikopter til droner. Dette er noe Airlift Solution jobber tett sammen med regjeringen om sier Eimhjellen. Han formidler at de som selskap sammen med regjeringen ønsker å få på plass et

regelverk som på best mulig måte ivaretar behov, utvikling og bruk av droner. De skal også legge til rette for forskning, teknologiutvikling og kompetanseheving knyttet til drone og droneteknologi. Eimhjellen sier at det er 3 kategorier innenfor droner vi vil se i løpet av de neste 5 årene, det er Relay droner, Automatisk droner, Autonome droner.

Relay Droner er den typen droner vi begynner å se i dag. De kan fly på lengre avstander og man kan kommunisere med øvrig luftfart manuelt. Denne dronen blir også omtalt som arbeidsdrone sier Eimhjellen.

Automatiske droner er typen som vi vil se om 2-5 år. Denne typen kan fly programmerte ruter og ta inspeksjoner ved hjelp av sensorikk, men den krever at piloten / operatøren overvåker luftrommet.

Autonome droner kommer noen år fram i tid (5 år+). Denne typen vil være helt selvstendig og lære av flyvningen den gjør, slik at den kan gjøre repetitiv flyvning basert på erfaring den har opparbeidet seg. Den skal også klare å kommunisere og overvåke luftrommet helt på egenhånd. Her begynner man å snakke om avansert teknologi sier Eimhjellen.

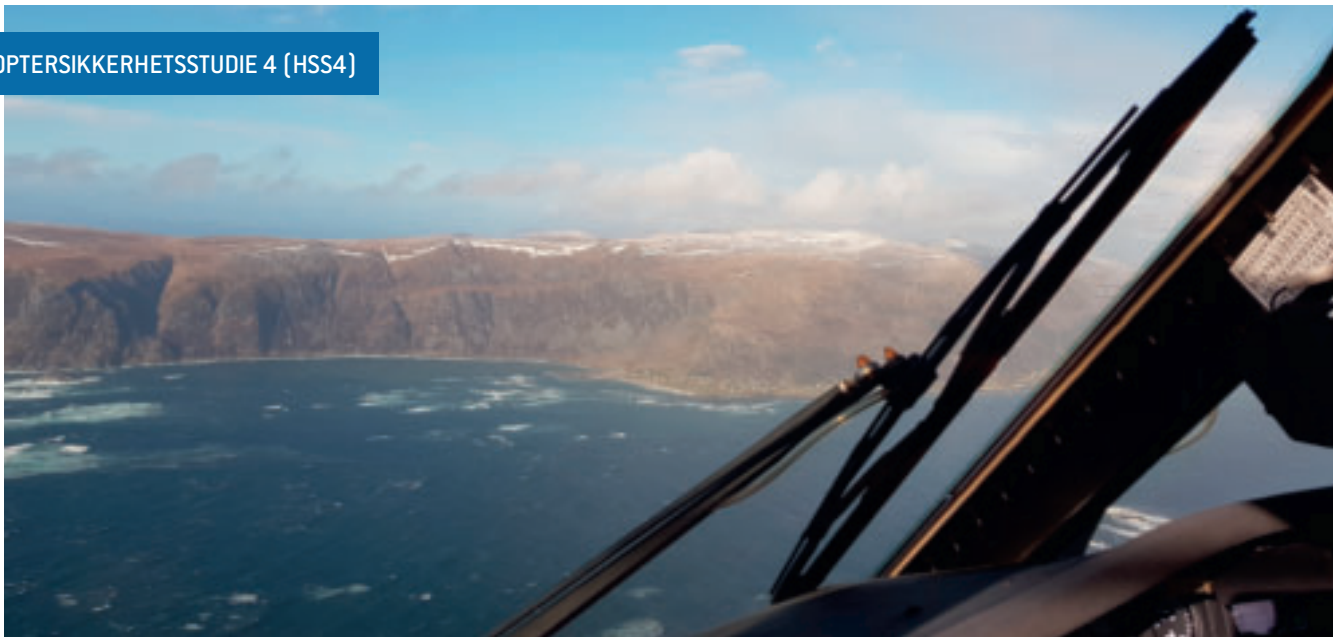
Årets konferanse hadde flere foredragsholdere. Det var et stort fokus på miljø, noe som dessverre tok mye av fokuset bort fra selve luftfartsindustrien. Miljø er absolutt et viktig tema, men det finnes også andre områder man bør ha fokus på og formidle til luftfartssamfunnet. Deltakere fra NHF er enige om at det var vel mye fokus på flybransjen og miljøproblematikken og lite rundt helikopterbransjen. Så får vi håpe at neste års konferanse dreier seg litt om hvordan vi med store "gamle" offshore helikopter skal komme videre i den fremtidige grønne verden uten ny teknologi? Alt i alt, NHF gleder seg konferansen i 2021.



Braathens DC6-B LN-SUB hjemme på Sola igjen

Etter en lang karriere kom endelig LN-SUB til Sola tirsdag 2.juni. Etter en lang sisteetappe på over 16 timer fra Yellowknife landet flyet på Sola med Iditarod vinner Thomas Wærner og 16 hunder. Flyet skal stå utenfor flymuseet på Sola, og det skal være en Braathens utstilling inne i flyet. Flymuseet har jobbet i 9 år for å få dette flyet til Sola.





Helikoptersikkerhetsstudie 4 (HSS4)

Det er tidligere utført 4 sikkerhetsstudier, HSS 1 – HSS 2 – HSS3 – HSS 3B, så dette er den femte helikoptersikkerhetsstudien i rekken. De tidligere har hatt med veldig lite om teknisk.

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL
Styremedlem Info

HSS-3B -oppdateringen

- Målsettingen med prosjektet var å gjennomføre en oppdatering av utvalgte sentrale deler av HSS-3-rapporten fra 2010.
- Oppdateringen tok spesielt hensyn til:
 - Nyere helikopterulykker (UK)
 - CAP 1145 med anbefalinger for UK, dette er en rapport utarbeidet av det britiske luftfartstilsynet. De kom med den kritiske rapporten etter ulykken ved Shetland i august 2013. CAA-UK har ca. 60 ansatte bare på helikoptersiden, og er en betydelig ressurs.
 - Nytt europeisk regelverk for offshore helikopterflyging (HOF0)

De tidligere utgitte rapporter brukes i dag som grunnlag til det sikkerhetsarbeidet som utføres i dag.

HSS-4 prosjektet eies av Norsk Olje og Gass (NOROG) og Sintef er forskningsinstansen som utarbeider produktet. Fagforeninger, myndigheter og oljeselskaper deltar og det er en egen ekspertgruppe etablert av Sintef, (NHF har meldt inn delegat her). Imperial College foretar forskningen i UK i samarbeid med Sintef, siden en del av studien er sammenligning mellom UK og Norge. Helikopterselskapene bidrar, men sitter ikke i styringskomiteén siden de vil være de som blir utførende del i etterkant av studien.

NHF sitter i styringskomiteén, og medbestemmesrett for oss er viktig. Dette er den eneste muligheten til å påvirke sluttresultatet. Styringskomiteén består av 15 oljeselskap (Norog), fire fagforeninger (IE, SAFE, NF og NHF), 2 tilsyn LT, Ptil og Avinor.

De tema som skal opp i HSS 4 er:

- Utviklingstrekk de siste 10 år og i perioden fremover
- Statistikk, ulykker og risikonivå
- Utvikling av HSS-modellen
- Komparativ studie av helikoptersikkerheten i norsk og britisk sektor
- (Opplevd risiko og sikkerhet)
- Resiliens i praksis
- Identifisering og prioritering av tiltak
- Rapportering
- Prosjektledelse og QA
- Opsjon: Levende HSS
- Reservepott (500.000,-)

NHF jobber for å få med teknisk i HSS 4 (reservepotten), det er viktig at dette blir belyst skikkelig. Men det er vanskelig, det er tunge aktører som ikke vil ha dette opp i lyset. Men husk: Det er tross alt 8 timer hands on vedlikehold for hver flytime. NHF er den eneste organisasjonen som driver med vedlikehold og som vet hvor skoene trykker.

Utviklingstrekk neste 10 år

- Mye av utviklingen etter HSS-3 (2010) er beskrevet i HSS-3b
- Helikopterteknisk utvikling; helikoptertyper, ny teknologi, økt digitalisering m.m.
- Helikopteroperativ utvikling; FDM-data i bruk, treningsaspekter, vedlikehold, felleseuropeisk regelverk (HOF0) og regelverksendringer
- Utviklingen innenfor flysikringstjenesten; etablering av kontrollert luftrom og endret flyværtjeneste, virtuelle tårn m.m.
- Organisatorisk utvikling; EASA OPS herunder SMS, ny rapporteringsforordning og selskapsorganisering
- Utvikling på beredskapsområdet
- Økonomisk utvikling og produktivitet; nye aktører, kontraktsforhold og konkurranse
- Helikoptersikkerhet i Barentshavet; klimatiske samt operasjonelle muligheter og begrensninger
- Nasjonal og felleseuropeisk tilsynsrolle; strategi og regelverkutforming
- Fremtidens digitale helikoptre og ny teknologi/nytt teknisk utstyr; sikkerhetsmessige muligheter og begrensninger
- Vedlikeholdets rolle i helikoptersikkerheten, herunder muligheter ved økt digitalisering
- Manglende redundans og eventuell sårbarhet i helikoptertransporten med kun én helikoptertype
- Nye risikofaktorer som droner, cyberangrep, virtuelle tårn m.m.
- Endringer i rammebetingelser –teknisk, organisatorisk og markedsmessig

Hva skal sammenlignes mellom UK og Norge

- Felleseuropeisk og nasjonale regelverk
 - formelle rammevilkår for sikkerhet
- Industrivilkår; rammebetingelser og strukturelle forhold knyttet til organisasjoner, selskaper, fagforeninger samt trenings- og vedlikeholds-fasiliteter
- Industrivilkår knyttet til lønns og arbeidsvilkår
- Sammenlignbar statistikk relatert til hendelser og ulykkesdata, trafikk mønstre og operasjonelle forhold slik som klima herunder lokale værforhold
- Teknologi i bruk, herunder introduksjon og implementering av ny teknologi; helikoptertyper og alder, type anvendelse, tilgjengelig utstyr og vedlikeholds-rutiner
- Betydningen av kultur og arbeid i praksis (“work as done”) herunder sikkerhets- og rapportering-skultur
- Hvordan aktører arbeider for å håndtere sikkerhet –for eksempel gjennom fora som “Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet”, og i hvilken grad sikkerhets-tilrådninger i granskningsrapporter følges opp

NHF anbefaler også Sintef til å se på UK med egne øyne og ikke bare ta imot informasjon fra Imperial College. De må sees på ulykker og hendelser, hvorfor en det så mange flere hendelser på britisk side. Dette må man gå i dybden på, hva er betydningen av kulturforskjellen. I UK kan du bli svartelistet og ikke få ny jobb når kontrakten din går ut hvis du skriver for mange kritiske rapporter. Heldigvis er det ikke slik hos oss. Vi må bestandig ta rapportering på alvor, det som rapporteres blir ofte med i studier som dette. Det er også en høyere standard i Norge pga NOG 066, den Britiske IOGP har ikke samme kravene.

Hva er betydningen av kulturen, hva gjør men hvis man får et pålegg fra leder om å gjøre noe som ikke er riktig.

Hvorfor HSS-4 er viktig?

- Beholde og dokumentere det vi har i Norge
- Bransjen er i endring - skape forståelse
- Dokumentasjon for videre arbeid i Samarbeidsforum og hos relevante myndigheter og organer
- Få fokus på vår hverdag
- Teknisk vedlikehold er stort sett ‘upløyd mark’. NHF kom opp med 3 tema
- Kompetanse og bemanning
- Opplæring og utdanning
- Organisatoriske forhold (innblanding og overstyring fra utlandet)

Ikke mulig for Sintef og se på alle, og det viktigste punktet er organisatoriske forhold. Utvanning av den norske organisasjonen er uheldig. Vi skal ha norske ledere som følger norsk regelverk. Da vil det også være det norske Luftfartstilsynet som fører tilsyn med organisasjonen.

Ta for eksempel SAAB. Ser ut som Sikorsky fra utsiden, men det er SAAB som har Part-145 godkjenningen. Det er det svenske Luftfartstilsynet som fører tilsyn med bedriften. Det er basert på innleie og ikke fast ansatte, noe som ikke hadde vært ok i Norge.

Sintef lager en rapport basert på:

- Worst case, utflagging av organisasjoner, minimums kompetanse 1 tekniker og mange innleie.
- Best case, som i dag

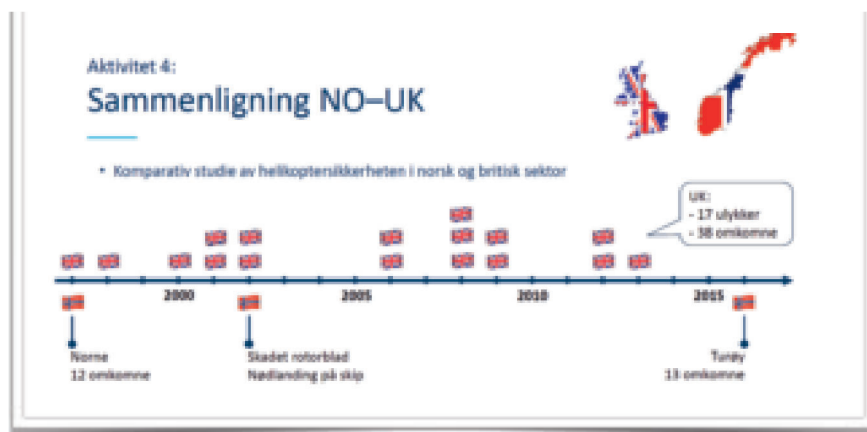


Reservepott til vedlikehold

Det ble på styringskomitémøte nummer 4 besluttet at vedlikehold kommer med i HSS-4 studiet med utvidet bredde.

Det ble lagt ned en vesentlig innsats fra NHF for å få dette gjennom. Forslaget som ble stemt gjennom tar for seg organisatoriske forhold der man ønsker å vurdere norske forhold slik vi er kjent med dem i dag, opp mot hvordan det kan bli om man flagger ut vedlikeholdet til andre steder. Sintef har hele tiden vært positiv til å utvide studiet i denne retningen, og NHF kommer til å engasjere seg for å skaffe til veie data-grunnlag til Sintef.

NHF trenger derfor eventuelt noen intervjuobjekter som kan hjelpe Sintef med å dele erfaringer fra både vedlikehold i Norge og i utlandet. Om det er noen som har interesse av å bidra, er det bare å gi beskjed til oss i NHF.





Representantskapsmøte 2020

TEKST ØYSTEIN GJENGEDAL
Styremedlem Info

Det ble representantskapsmøte i eget hus også i år. Fredag fikk vi en statusoppdatering på arbeidet med HSS4 [Helikoptersikkerhetsstudie nr. 4], se egen artikkel.

Etter HSS4 var det gjennomgang av styrets arbeid i året gikk, samt gruppearbeid for å lage nytt Prinsipp og handlingsprogram. Det nye Prinsipp og handlingsprogram kan leses på NHFs hjemmeside.

Etter den faglige delen ble det servert tapas og vi hadde sosialt samvær på huset.

Lørdag startet selve representantskapsmøtet med Even Herigstad som ordstyrer. Representantskapet hadde ingen innsigelser på styrets beretning. Regnskapet ble presentert med god forklaring og oversikt på de forskjellige poster og dermed godkjent.

Ny lokalforening skulle introduseres for eventuell godkjenning. Nå er det droner (eller rotorcraft som det også kalles i manko av et godt norsk ord). Det er de ansatte i Nordic Unmanned som har startet egen

lokalforening og som ønsker medlemskap i NHF. De er for øyeblikket 7 ansatte som har dannet lokalforeningen "NU Forening". De driver med forskjellige droneoppdrag i inn- og utland både som piloter og teknikere. NHF er et naturlig valg ettersom drone og helikoptervirksomheten flyter og vil flyte mer over i hverandre i tiden som kommer. NU Forening ble godkjent som egen lokalforening i NHF

Hvordan skal antallet delegater til representantskapsmøte regnes ut? Skal lærlinger og pensjonister regnes med i tallet som gir grunnlag for antall delegat? Saken kom opp for å få en avklaring slik at alle følger samme reglene. Pensjonister og lærlinger har redusert kontingent og skal ikke regnes med.

Valget ble i år en ren formalitet, kun den ene plassen for varamedlem hadde to navn. Dette er noe valgkomiteen må ta inn over seg. Selv om det ikke er enkelt å få kandidater til de forskjellige verv, må noe gjøres for å få opp interessen.

Det nye prinsipp og handlingsprogrammet ble presentert av gruppelederne fra fredagens arbeid. Dette er representantskapets arbeidsinstruks til styret for kommende år.

Eventuelt:

Etter ønske fra NLA er det satt i gang en utredning - "Hva skal være pensjonsgivende inntekt?" NHF har engasjert Advokatfirmaet Haavind til å gå gjennom de nye reglene om hvilke tillegg som skal telles med som pensjonsgivende inntekt. Her kan det potensielt være store endringer som må gjøres. Når rapporten er ferdigstilt vil den bli distribuert til lokalforeningene.

Øyvind Strøm fortalte litt om status i Lufttransport etter bortfall av ambulanskontrakt (som gikk til Babcock). 11 personer har måttet gå på LT-TAF området. LTTG gikk i gjennom samme prosess med estimert nedbemanning på 27 personer. Her var det mye diskusjon og problemer rundt selekteringskrets. Noen færre måtte slutte da LT fikk mer arbeid. Totalt ble 25 mann i LTTG oppsagt.

Under middagen lørdag fikk Rolf Bergstrøm takk for god innsats i styret, selv om han fortsatt er med som varamedlem.



Norges høyeste heisoperasjon



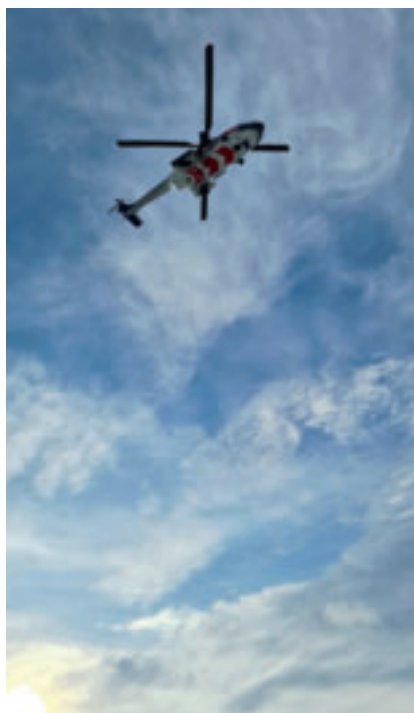
Tidligere i sommer fikk Hovedrednings-sentralen for Sør-Norge melding om tre klatrere som hadde støtt på utfordringer i forbindelse med en rappellering ned fra toppen av Galdhøpiggen.

TEKST THORBjørn ERLAND
FOTO RESCUE 8

Det ble tidlig klart at de var skårfast og ikke hadde muligheter til hverken å klatre opp eller komme seg videre ned mot breen på en trygg måte. Rescue 8, CHC Helikopter Service sitt redningshelikopter stasjonert i Florø ble kalt ut for å yte bistand i forbindelse med redningsaksjonen.

Det ble tidlig klart at utheising av klatrerne ville bli den mest smidige og raskeste løsningen. Værforholdene var på tidspunktet gode, men samtidig utfordrende for operasjonen.

Det var vindstille og gradestokken nærmet seg tjue grader. Stabil hover under slike forhold og i en høyde av 2360 meter skulle vise seg svært krevende. Noe som etter alt å dømme er den høyeste heisoperasjonen utført i forbindelse med redningsaksjoner med helikopter i Norge.



NHF Kniven

NHF kniven er nå delt ut 23 ganger for bidrag til NHF Nytt. Malin Lund CHC Helikopterservice mottok NHF kniven for bidrag til NHFNytt i 2019. Men vi ønsker hele tiden og bli bedre, og det kan DU gjøre noe med. Kom med et bidrag til NHFNytt og DU blir også eier av NHF Kniven.



ARRANGEMENT & BEGIVENHETER

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

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

Introduksjonskurs til Foreningsarbeid

8. september 2020
Helikopteransattes hus

Solakonferansen

21.–23. september 2020
Clarion Hotel Air, Sola

Halvårsmøte

September 2020
Helikopteransattes hus

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



LTF**Leder:**

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

Sekretær:

Geir Opgård
E: nestleder@lutf.no
M: 900 31 713

Styremedlem økonomi:

Stian Erdal
E: okonomi@lutf.no
M: 913 53 925

Styremedlem:

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

Styre/varamedlem:

Ørjan Bjerrang
E: styremedlem@lutf.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:

Evelyn Ro Eliassen
E: evelynro.eliassen@cae.com
M: 476 75 521

Styremedlem:

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

STYRE BNTF**Leder:**

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

Nestleder:

Stian Kjillingstad
E: nestleder@bntf.no
M: : 926 10 711

Sekretær:

Andre Halvorsen Lunde
E: sekretaer@bntf.no
M: 481 53 610

Kasserer:

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

Styremedlem 1:

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

Styremedlem 2:

Bjørn Aksland
E: styremedlem-BAK@bntf.no
M: 902 14 095

Styremedlem 3:

Øystein Gjestemoen
E: styremedlem-OGJ@bntf.no
M: 452 20 781

Styremedlem 4:

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

NLATF**Tillitsmann:**

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

MEKANIKERFORENINGEN, CHC HELIKOPTER SERVICE**Leder:**

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

Nestleder:

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

Styremedlem Sola:

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@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 16 96/ 915 99 436

Nestformann:

Stephen Dinsley
E: stephen.dinsley@heli-one.ca
 nestformann@heli-one.ca
M: 51 94 17 22/ 986 08 974

Sekretær/Kasserer:

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

Styremedlem verksteder:

Jan Arild Ommedal
E: jan.ommedal@heli-one.com
 verksteder@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 17 21 / 986 62 528

Styremedlem Hangar:

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

Styremedlem Blokk 9

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

Hovedverneombud

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

TAF HELI-ONE**Leder:**

Ingve Mjåland
E: leder@tafh1.no
M: 936 13 450

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:

Rigmor Nordberg
E: kasserer@tafh1.no
M: 51 94 16 09

Styremedlem:

Kjersti Lunnan
E: styremedlem@tafh1.no
M: 51 94 17 59

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:

David Kaljuow
E: dkaljuow@gmail.com
M: 918 66 082

Styremedlem:

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

FLYGERFORENINGEN I BRISTOW (FFB)**Leder:**

Pål Roger Overland
E: paloverland@hotmail.com
M: +47 454 25 016

Nestleder:

Kurt Jarle Salomonsen Christensen
E: kujarls@me.com
M: +47 451 81 188

Styremedlem:

Steinar Haugen
E: Sth225@gmail.com
M: +47 47 928 32 198

Styremedlem:

Jan Møller Andersen
E: janma@mac.com
M: +47 980 28 388

Styremedlem:

Roy Ove Ludvigsen
E: helikopter@outlook.com
M: +47 467 69 700

NORDIC UNMANNED (NU)**Leder:**

Emilie Blikra
E: emilie-blikra@live.no
M: +47 993 17 316

Nestleder:

Ola Christoffer Bodin
E: ola.c.bodin@gmail.com
M: +47 405 36 016

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

