

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2021 | 32. ÅRGANG





Spesialavtale på strøm til medlemmer av NHF

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

Du får en spotavtale som betyr at strømvavtalen følger markedsprisen fra time til time, noe som normalt gir lave priser over tid.

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

INNHOOLD 1/2021

Nawsar Tromsø	6-7
Solakonferansen	8-9
Solakonferansen/AEI	10-11
Nordic unmanned	12-13
Motorvedlikehold	14
Gearbox	15
Beredskapskonferansen.....	16
Global visitors	17
Små nyhetssaker.....	19-21
Kontakt.....	22-23

- LEDER -



Kjære medlem

Der har vært en god periode nå. Etter mye nedstengning har ting gradvis kommet mer i gjenge. Aktivitetsnivået i forbundet har gradvis tatt seg opp, og vi nærmer oss normale tilstander. Vi merker også at dette har også skjedd hos andre. Myndigheter og etater har også begynt å jobbe igjen.

Vi har nylig fått et skudd for baugen fra myndighetene. De vil nå legalisere AOC uten egen camo organisasjon. Ikke i vår interesse, ikke i Norges interesse. Kun i store multinasjonale konsersns interesse.

« Hva vil du ha endret i forbundet, i dagliglivet på jobb og i avtaleverket? Bli med å bidra og få ting som du vil! »

Dermed har vi nå fått litt å jobbe med i denne høringen.

Vi har også fått fart på oss med flere møter og aktiviteter på messer og konferanser. Vi er positive til fremtiden, og i den forbindelse må dere engasjere dere. Jeg håper informasjonen lokalt om hva som skjer, kan øke interessen for foreningene. Videre trengs det nye kreative sjeler inn i forbundet. Vi går mot et nytt representantskapsmøte nå. Hva vil du ha endret i forbundet, i dagliglivet på jobb og i avtaleverket? Kom igjen, bli med å bidra og få ting som du vil! Valgkomiten trenger kandidater i mange posisjoner i styret i NHF.

Meld din interesse, du kan gjøre en forskjell. Meld deg som deltaker til representantskapsmøtet gjennom din lokalforening, og send oss dine forslag til NHF direkte eller gjennom din lokalforening.

Det er fortsatt utfordrende tider. Vi vil fortsatt få våre prøvelser, men det går veien! Ønsker dere alle en god jul, med alle nære.

Til slutt; om du lurert på noe, eller er usikker på noe, ring – vi svarer!

Godt nytt år!

Vennlig hilsen

Øyvind Strøm
Leder

Norsk Helikopteransattes Forbund

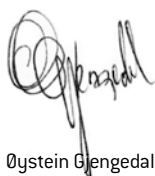
Kjære leser

Da er det nytt blad igjen. Synes det er lenge siden siste blad, men det har vært mindre aktivitet og dermed mindre og skrive om og det vises også på sidetallet i bladet. Konferanser, møter og messer har vært avlyst, men nå ser det ut som det begynner å komme i gang igjen. Først med Solakonferansen, AEI og Beredskapskonferansen. Neste år blir forhåpentligvis bedre.

Vi hadde håpet HSS 4 skulle publiseres i høst slik at vi fikk den med i dette bladet men den er utsatt til over nyttår. Det er en sak vi vil følge opp og det kommer info på nett eller i blad når den er klar.

Og som vanlig er det et sterkt ønske om bidrag til blad og nettside...

God jul og godt nyttår!



Øystein Øjengedal
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.

Ikke fyr for kråkene!

Den billigste strømmen er den vi ikke bruker. Strømprisen på europeisk strømbørs Nord pool har aldri vært høyere enn høsten 2021. Hva er det som skjer med prisene på strøm?

Overalt kan vi nå se overskrifter som forteller oss at strømprisene har passert ekstreme prisenivåer. For hver dag som går ser vi ikke tegn på at den skal snu og bli billigere med det første.

I år kan det være lønnsomt å ha et bevisst forhold til det! Ønsker du tips til hvordan du kan spare strøm i vinter sjekk ut våre strømsparetips på www.fjordkraft.no/stromsparetips

STYRET I NHF 2021



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



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)
Tommy Olsen
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. Det er også mulig og bruke advokat etter eget ønske, se info på advokatskjema.

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 AFU (afu@nhaf.no).

TELEFON:

900 75 291



ADRESSEENDRING

Meld i fra om adresseendring ved flytting.

Kontakt oss på:
Email: post@nhaf.no eller
Tlf: 900 75 291

Redaktør
Øystein Gjengedal

Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

nhaf.no

Layout
Fasett

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1250

NHF's postadresse:
Sommeveien 2
4055 SOLA

Telefon: 900 75 291
E-post: post@nhaf.no



F.v: Gregers Halvorsen, Tor Inge Weiseth, Håvard Dale, Thorbjørn Erland, Rune Helland og Stig Ove Saure. Foto: Rune Helland

NAWSARH

Norwegian All Weather Search and Rescue Helicopters

TEKST ELITSA RIKENBERG OG PER ANDRE RYKHUS

CHC – NAWSARH prosjekt:

I begynnelsen av året fikk CHC Helikopter Service tildelt en seksårskontrakt for oppstart av ny redningshelikopterbase i Tromsø, samtidig som de overtar driften av Sysselmesterens helikopterbase på Svalbard. Kontrakten rommer også mulighet for opsjoner på totalt 4 år.

Oppdragsgiveren er Justis- og beredskapsdepartementet, som ønsker å ivareta søk- og redningstjenesten for befolkningen i Nord ved å inngå avtale med sivil operatør i påvente av at Forsvaret og 330 skvadron kan overtar den tjenesten med den nye helikoptertypen AW101.

– Vi i CHC er fantastisk glade for å få denne viktige tildelingen. Regjeringen og Justisdepartementet har anerkjent viktigheten av å styrke kapasiteten på søk og redning i Nord-Norge og på Svalbard og vi tar på oss denne oppgaven med stor ydmykhet. CHC er stolte av at vårt mannskap er toptrent og blant de mest erfarne i verden.

CHC Helikopter Service har valgt å bruke fellesbetegnelsen Base Nord for begge kontraktene som skal ivareta søk og redningstjenesten i Nord.

Base Nord kontraktene inkorporerer

- 2 baser (Svalbard og Tromsø)
- 24/7 SAR ambulansetjeneste
- 2 helikopter på hver base
- 6 manns besetning, inkludert lege
- 1 besetning i Tromsø og 2 på Svalbard
- Tjenester for Sysselmesteren på Svalbard



Basene vil bli betjent med 4 helikoptre AS332L1, samt en back-up maskin. Det første kontraktsåret vil Tromsø basen operere med to Sikorsky S-92 SAR maskiner. Alle helikoptre vil gjennomgå en skikkelig oppgradering på Sola for å sikre høyest mulig kvalitet til tjenesten.

Operasjonen på Svalbard starter 1.april 2022, mens oppstarten i Tromsø er planlagt til 1.juli 2022. Det er mindre enn 5 måneder til oppstart og prosjektteamet mobiliserer raskt for å sikre at alt er på plass. Det er en kontinuerlig dialog med oppdragsgiver. Kravene til kvalitet og leveranse, som er fordelt på 17 milepæler følges opp gjennom jevnlig rapporteringsmøter mellom CHC og Justisdepartementet.

Teamet hos CHC har tverrfaglig samarbeid med både eksterne og interne bidragsytere, og prosjektet er delt i 4 arbeidsstrømmer, som sørger for alt er på plass til oppstart:

- Workstream 1: Aircraft Readiness – har ansvar for å ha helikoptrene klare til oppstart
- Workstream 2: Base Readiness – har ansvar for kontrakter, utstyr, reservedeler, lager, bekledning
- Workstream 3: Crew Readiness – har ansvar for treningsprogram, dokumentasjon, manualer, søknader og godkjenninger hos myndighetene
- Workstream 4: HR, Legal & TUPE (virksomhetsoverdragelse) – har ansvar å bemanne basene, samt påse at virksomhetsoverdragelsen på Svalbard skjer i tråd med alle gjeldende lover og regler.



1.



2.



3.



4.

1. Polarsyssel. 2. Utsikt fra cocpit. Foto: Rune Helland 3. Landingen i snøen. Foto: Politiet 4. Heising fra flåte. Foto: Florø Røde Kors

Kjerneteamet sitter på Sola, men suksessen av oppstarten avhenger av bredt samarbeid på tvers av alle fagdisipliner i det globale CHC systemet, i tillegg til eksternt samarbeid med både kunder, leverandører og underleverandører. Samarbeidet sprer seg over 3 kontinenter, 9 land og 5 forskjellige tidssoner.

SAR tjenesten er stor, og vi håper at det blir en økende andel i vårt portefølje. Vi ønsker å utnytte vår AS332 kunnskap og kompetanse. CHC og Heli-One jobber sammen på dette prosjektet på tvers av alle avdelinger: alt fra finans til scheduling og planlegging, sikkerhet, design, engineering, flight ops, supply chain og HR. Vi står sammen om dette for å få et best mulig resultat.

Hvor er Base NORD?

Svalbard er et øygruppe nord for Polarsirkelen. Temperaturene faller til 30 kuldegrader på vinteren og solen kommer ikke opp på flere måneder. Dette skaper naturligvis store operasjonelle utfordringer for helikopter operasjoner i området. Operasjonen innebærer bruk av lysforsterkningsutstyr, og CHC investerer i helt nye Night Vision Goggles (NVG) med oppdaterte spesifikasjoner og forbedret ytelse for begge basene. I sommermånedene, derimot kan lokalbefolkningen og tusener av turister nyte midnattsolen og fin vårlig temperatur på opptil 10-15 grader. Lokalbefolkningen teller litt under 3.000 fastboende, som er litt mindre enn antallet isbjørner i området. Ca. 60% av området er dekket av is og de tre hovednæringene er kullgruve-drift, turisme og forskning.

Svalbard regionen er et område som er nesten like stort som hele Sør- og Sentral Norge. SAR Helikopter-basen vil være på Longyearbyen. Det er fuel depoter på noen av øyene rundt Svalbard, og som en del av leveransen mot Sysselemesteren, vil CHC sjekke og bytte fuelfat hver sommer. Sommertoktene vil vare i flere uker og CHC vil gjennomføre oppgavene ved å heise opp og ned drivstoff fat med helikopter, såkalt HESLO.

Operasjonen på Svalbard innbefatter også en del spesielle operasjoner, som inkluderer operasjoner sammen med politiet på Svalbard, operasjoner med Polar Instituttet for isbjørn forskning. I tillegg gjennomfører man fylling av drivstoff fra sivile og militære fartøyer gjennom HIFR (Helicopter In-Flight Refueling).

Redningsmenn på Svalbard er en essensiell del av hele konseptet. De blir eksponert for operasjonsområder som er helt unike. Det er et krav å ha med våpen om bord i helikopteret under operasjoner pga isbjørnfare ved landinger.

Operasjonen på Svalbard, som starter 1. april 2022 vil være virksomhetsoverdragelse av både personell og helikoptre. Nåværende operatør – Lufttransport har vært på Svalbard siden 2014, og CHC har ambisjoner om å sikre videreføring av både kompetanse og erfaring fra dagens operasjon.

Tromsø:

Tromsø har en befolkning på litt over 75,000. Fiskeindustrien er hovednæringen i Tromsø, og utdanning/forskning og turisme følger etter.

Etableringen av helt ny søk- og redningsbase i Tromsø er prestisjeprojekt med høyt profil for den norske regjeringen, som ønsker å tilby SAR & medisinsk beredskap til befolkningen og besøkende i de nordligste områdene.

CHC Helikopter Service vil gjøre alt for få til en punktlig oppstart med høy kvalitet på tjenesten. CHC har etablert samarbeid med både UNN, Luftambulansen, Avinor og mange andre samarbeidspartnere og leverandører.

Det er spennende å bygge opp og etablere en helt ny base i Tromsø. Vi vil kunne tilby bedre SAR & medisinsk beredskap for lokalbefolkningen, samt tusener av besøkende i området. Justisdepartementet står for byggearbeidet som går med stormskritt fremover. Bygget vil stå klart 1. april 2022, når treningen til CHC Helikopter Service starter.

Oppstart for treningen planlegges 1. april 2022 med 2 Sikorsky S-92 helikoptre. Mannskapene som skal operere i Tromsø har bred erfaring med søk og redning og omtrent halvparten kommer fra SAR operasjonen på Florø. Treningssperioden vil konsentreres i opplæring i lokalområde, samt landbaserte søk- og redningsoperasjoner.

Legene, som også har bred erfaring fra SAR operasjonen på Svalbard/Tromsø, vil også bli involvert i treningen fra omtrent midten av mai. CHC planlegger også å gjennomføre trening med alpine redningsgrupper når egne besetninger har gjennomført grunn trening.

S-92 vil kun være i Tromsø inntil Florø kontrakten er avsluttet. Da vil AS332L1 regjere over nordligste landsdeler og vil være utstyrt med mobiltelefon deteksjonssystem (Lifeseeker).



Foto: Håvard Dale





Full styrke under Solakonferansen

Årets Sola Konferanse ble avholdt mandag 20. september, dette var første gang siden 2019 (grunnet Covid-19). Selve konferansen ble kjørt med full styrke og man fikk alle operatører og produsenter på plass på Sola på tross av enkelte reiserestriksjoner.

TEKST/FOTO TOM STIAN BEITLAND

For arbeidsutvalget i LO's Helikopterutvalg (Henrik Fjeldsbø IE, Erik Hamremoens LO, Torstein Sandven NF og Tom Stian Beitland NHF) ble det masse møter med helikopter produsentene.

Møtene var stort sett preget av hvordan selskapene har kommet seg gjennom Covid-19 og generell programoppdateringer av de ulike helikopter typene som er aktuell for norsk sokkel. (S92B, AW189, Bell525 og H175).

Det er ikke mye nytt å melde blant de 4 maskinene men et kort sammendrag av typene er:

AW189

Leonardo er dyktige på å fremme sin super medium AW189 som et tilskudd til S92 i Nordsjøen, de ser på den som høyaktuell kandidat til shuttlemaskinen nede på Valhall. Noe av utfordringene med AW189 er bagasjeplass, men her holder Leonardo på å designe en ekstra bagasje pod som skal løse denne problematikken. Podden er ikke ferdig sertifisert på nåværende tidspunkt.

Bell525

Bell er fortsatt i full gang med sertifiseringen av Bell 525, denne prosessen har tatt lengere tid enn tidligere antatt grunnet 737 Max hendelsen i 2019 og Covid-19. De hadde som mål å ha maskinen ferdig sertifisert i Norge mot slutten av 2022, men det kan fort ende opp med at vi ser 2023 for det blir tilfellet uten at det ble sagt noe spesifikt.

H175

H175 er også aktuell for Norsk sokkel, men har på dette tidspunktet ikke rotor de-ice, noe som gjør den lite aktuell de fleste plasser langs kysten.

Airbus ser på muligheten for å utstyre H175 med rotor de-ice, men virker ikke som at det er nok etterspørsel enda etter dette. Dermed er de noe avventende på å sette i gang sertifisering prosessen.

Under årets konferanse var det laget til et "Showroom" av helikopter utenfor hos Flight Safety hangaren på Sola, Her var det utstilt S92A, AW101, AW189, H175, og en drone fra Nordic Unmanned. Det var en fin mulighet å få se de forskjellige helikoptertypene opp imot S92 slik at man fikk en form for størrelses sammenligning. S92 ble meget liten i forhold til AW101, man kan sitte i cockpiten på AW101 og se ned på S92.

NHF var også invitert gjennom Helikopter Utvalget til å være med på Demo tur med AW189, her fikk vi oss en 45 mins flytur rundt stavanger og gjennom Lysefjorden som i seg selv er meget spektakulært. AW189 fremstår som en bra flymaskin med lite støy i kabinen og et vesentlig mindre vibrasjonsmønster enn hva man har på en S92. Dette var et bra tilskudd til Sola konferansen for folk som ikke har sett eller prøvd og fly AW189 tidligere.



Bell hadde grand opening av sitt Bell 525 Experience Center mandags morgen før selve Sola Konferansen startet. Her møtte Foreninger, Operatører og Oljeselskaper. Selve åpningen ble utført av Solas vara ordfører Siv-Len Strandskog og SVP i Bell Patrick Moulay. Bell har fått på plass en real size Bell 525 mockup maskin, slik at alle interesse parter kan få se maskinen og få et innblikk i hvordan 525 er og ser ut. Selve mockupen skal stå på Showroomet i 2 år slik at det vil bli mulig for alle interesserte å se maskinen. Bell Sitt Experience Center er lokalisert mellom Bristow Hangaren og CHC SAR Hangaren på Sola.

Årets konferanse hadde flere interessante foredragsholdere, men den røde tråden i konferansen var hvordan Covid-19 har påvirket oss alle og de enkelte organisasjoner. NHO's Torbjørn Lothe ga en god hyllest til regjeringen for at støttende midler var kommet kjapt på plass i flybransjen, dette hjalp selskapene noe i en meget krevende situasjon. Han spesifiserte at det kan oppstå flere lavpris selskaper nå etter Covid-19, noe som han er skeptisk til ettersom at dette er allerede en presset bransje. Han gikk faktisk så lang at han beskrev at disse lavpris selskapene kunne være potensielle fagforenings

knusere. Dette viser bare hvor viktig fagforeninger og 3 parts samarbeid er.

Årets konferanse var meget vellykket, og det var godt å få snakket med NHF's samarbeidspartnere og andre interesse parter. NHF ser frem til Sola Konferansen høsten 2022.

« Møtene var stort sett preget av hvordan selskapene har kommet seg gjennom Covid-19 og generell programoppdateringer av de ulike helikopter typene som er aktuell for norsk sokkel. »

FAKTA OM SOLAKONFERANSEN

Den første konferansen ble holdt 29 mai 1987 på KNA-hotellet i Stavanger. Siden er det blitt holdt en konferanse årlig på Quality Airport Hotel Stavanger, Sola. Fra og med 2010 har vi arrangert konferansen på Scandic Stavanger Airport, Sola (det tidligere Rica Airport Hotel Stavanger), og fra og med 2018 holder vi konferansen på Clarion Hotell Air, også dette på Sola.

I denne 33-års perioden har mer enn 4000 deltakere fra de fleste beslutningsnivåer innen luftfarten, næringslivet for øvrig, offentlig virksomhet og utdanningsinstitusjoner samt tjenestemanns-/interesse- og ideelle organisasjoner medvirket til å holde fokus på kvalitet, sikkerhet og miljø.

49th AEI Congress Amsterdam

13.–15. OKTOBER 2021

TEKST STEPHEN DINSLEY



Aircraft Engineers International (AEI) ble dannet i 1971 og representerer over 40 000 flyteknikere i over 30 land. AEI er stemmen til flyteknikere i ulike fora, med fokus på og oppnå høyest mulig sikkerhet og vedlikeholdsstandard innen luftfarten over hele verden.

Leder og Styremedlem Regelverk i NHF deltok på den årlige Aircraft Engineers International (AEI) kongressen som i år ble avholdt i Amsterdam i oktober 2021. På grunn av Covid-19 var det ikke så mange delegater fra verden rundt som normalt. Årets kongress hadde talere fra forskjellige fagkategorier tilknyttet flyindustrien.

Sacha Oliver, EASA; hadde EASA/EU-regelverket om UAS (droner) på programmet.

Det finnes 3 typer UAS (Droner)

- Open
- Specific
- Certified

UAS Category requirements

Som du kan se, er det forskjellige regler for hver av de tre kategoriene og flere krav innen hver kategori.

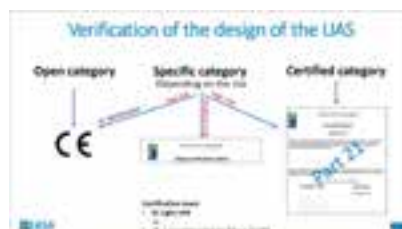


De fleste kravene er i den sertifiserte kategorien med involvering av EASA.



Sertifiseringsnivåene varierer mellom de tre typene

- CE standard
- Design verification report
- Part 21



EASA forutser at mellom 2020 og 2035 vil dette være inngangsnivået for bruk av de ulike typene av droner i luftfarten.



ICAO SMS Framework 4 Components - 12 Elements

1. Safety Policy and Objectives

- 1.1 – Management commitment and responsibility
- 1.2 – Safety accountabilities
- 1.3 – Appointment of key safety personnel
- 1.4 – Coordination of the emergency response plan
- 1.5 – SMS Documentation

2. Safety Risk Management

- 2.1 – Hazard identification
- 2.2 – Risk assessment and mitigation

3. Safety Assurance

- 3.1 – Safety performance monitoring and measurement
- 3.2 – The management of change
- 3.3 – Continuous improvement of the SMS

4. Safety Promotion

- 4.1 – Training and education
- 4.2 – Safety communication

Geir Ove Eriksen: NFO, Part-66

Geir Ove er med i Part-66 rule making group som har tatt for seg hvordan OJT (On Job Training) skal gjøres. Selskapene og flere myndigheter har ønsket at dette skal flyttes fra Part -66 til Part -145, på den måten blir man godkjent internt i hvert enkelt selskap etter bestått eksamener og teoretisk typekurs.

Dette vil vanskeliggjøre fri flyt av teknisk personell mellom selskapene og gi dem større kontroll og makt over oss som yrkesgruppe. Denne saken viser hvor viktig det er at en forening som AEI er en motvekt inn i EASA og representerer oss som yrkesgruppe.

Det blir ikke gjort endringer i denne saken og OJT forblir under Part-66. Det blir innført en praktisk ferdighets modul (modul 18) der alle som har tatt eksamener privat må vise at de har praktiske ferdigheter før de kan få et europeisk sertifikat. Håpet er at dette skal hindre de mest useriøse og uerfarne i å ta den «lette» veien inn i bransjen.

John Woodcock, Lund University Sweden, flyteknikers erfaringer med lover og regler innen Europeisk luftfart.

Han ser på profesjonaliteten til flyteknikeren fra et sosio-juridisk perspektiv, kompleksiteten mellom juridiske normer og juridiske former, sivil luftfarts organisasjonsstrukturer og profesjonelle normer i forhold til risiko, sikkerhet og juridisk ansvar.

Resultat av undersøkelse i forbindelse med hans doktorgrad.

- Kan, eller er reglene og prosedyrene feil ledende rundt vedlikehold av fly.
- Kriminalisering av menneskelig feil, Blame Culture og Just Culture
- Frykt for lov og juridiske konsekvenser (om forekomst rapportering og signering av luftdyktighet)
- Sikkerhet og faglig kultur blant flyteknikere.
- Utbredelsen av avvik og brudd (Procedures and Rules) blant flyteknikere.

Spørsmål? Hva synes flyteknikere om og signere for arbeidet som utføres av mekanikere, og er du komfortabel med og signere for arbeidet uten og ha overvåket jobben.

Svar fra de tre landene som deltok i undersøkelsen.

- Svenske flyteknikere 47% var fornøyd
- Portugisiske flyteknikere 50% var fornøyd
- Norske flyteknikere 42% var fornøyd

Spørsmål? Føler flyteknikerne seg tryggere på å signere for arbeid fullført av mekanikere når de først kan overvåke arbeidet som gjøres for å bekrefte at oppgavene er riktig utført.

Svar: Jeg føler meg tryggere

- Svensk 77%
- Portugisisk 82%
- Norsk 70%

John's konklusjonen var at flyteknikere favoriserer tilsyn etterfulgt av verifikasjon når de signerer for arbeid utført av mekanikere.

Vangelis Demosthenous

Subject: Safety Management Systems in Continuing Airworthiness Organisations (CAMO)

SMS er viktig for å kunne:

- Vit hvor vi er og bevis det
- Forbedre vår evne til å vite
- Forbedre vår evne til å forebygge ulykker

CAMO gjør SMS obligatorisk.

Simo Alves fra fagforeningen (SITEMA) i Portugals flyselskap TAP om hvordan de jobbet sammen med flyselskapet under COVID-19

Den høye utskiftning blant flyteknikere de siste årene (ca 8%) har hatt en negativ innvirkning på vedlikeholdsaktiviteten.

Konsekvenser av høy utskiftning.

1. Totale opplæringskostnader ca 2M Euro/år

- Hver flytekniker koster ca 39.000 €
- Grunntrening ca 25.000 €
- Type trening ca 15.000 €

2. Mindre produktivitet

- 20 % produktivets reduksjon
- En ny flytekniker trenger 10 år for å være autonom
- I tillegg til at en ny flytekniker er mindre produktiv i begynnelsen av karrieren, trenger han/hun mere oppfølging fra teamet sitt noe som også reduserer produktiviteten.

3. Andre kostnad

- Jobber må gjøres om igjen.
- Muligens flere menneskelige feil på grunn av mangel på erfaring

På grunn av covid-19 måtte fagforeningen og selskapet samarbeide for å omstrukturere flyselskapet TAP.

Fagforeningsmedlemmene på teknisk stemte for følgende reduksjoner, og da dette ble gjennomført, mistet ingen flyteknikere jobben.

Fagforeningen håper å få opphevet alle lønnsreduksjoner innen utgangen av 2021 på grunn av økningen i driften.

Reduction of salary for ground staff by 43% (91 M€) vs 2019

		Distribution
- Reduction of work	46%	42,0 M€
- Fixed term contracts	31%	18,5 M€
- Reduction of 750 workers	21%	12,5 M€
- Salary cuts	22%	22,5 M€
- Elimination of benefits	23%	22,5 M€
- Measures to raise productivity	4%	4,0 M€
		91,0 M€

NORDIC UNMANNED

– Droner får en økt påvirkning på dagens luftfart

Vi i Nordic Unmanned utnytter all mulig data som vi kan få ut av å bruke en drone. En drone for vår del er et verktøy for å innhente mye og nyttig data for kunden.

TEKST/FOTO JON CHRISTIAN HARESTAD





Siden 2014 har vi jobbet med å bygge opp flåten og vår operasjonelle erfaring, for å kunne tilby de mest optimale dataene som er mulig til kunden.

Denne bransjen er i rask utvikling, og vi er en av dens ledende aktører, lokalisert i Sandnes sentrum. I tillegg har vi kontorer på Lysaker, Molde, Frankfurt og Arnsberg. Noen av disse nye kontorene har kommet etter vi har blitt børsnoterte og kjøpt opp AirRobot, som er en tradisjonsrik leverandør til den Tyske hæren og Ecoxy, som leverer verifikasjonstjenester under EU ETS regelverk, noen som passer fint inn i våres portefølje for maritim overvåking. Vi er i dag rundt 130 ansatte og driver fortsatt med en intens rekrutteringsprosess. Sammen med andre drone aktører i regionen så nærmer vi oss vell 250 ansatte som jobber direkte med droner, og flere skal det bli!

Bemannet luftfartsforskrifter har eksistert for over 75 år, satt i stand av ICAO (International Civil Aviation Organization). Sammenligner man det med luftfartsforskrifter for droner, så har man så vidt kommet seg ut av startgropa. Det viktigste de siste årene har vært å etablere droner som en del av den tradisjonelle luftfarten. Fremtidens behov og ønsker kommer til å bety en økt mengde droner i kontrollerte og ukontrollerte luftrom, noe som betyr at det må være mulig å ha et system som kan tillate dette å skje. Slik som de fleste andre luftromsbrukere presenterer

droner sine egne spesielle utfordringer for lufttrafikkstyringsorganisasjoner.

En av de mest komplekse av alle vil være langdistanse ubemannede luftsystemer (UAS) operasjoner, der mange forskjellige plattformer med vidt kontrasterende konfigurasjoner vil fly en rekke autonome og semi-autonome oppdrag i både kontrollert og ukontrollert luftrom.

Et eksempel på dette er våre «sniffer» operasjoner. Her bruker vi en CAMCOPTER S-100, som er et mini-ubemannet helikopter i bunn og grunn. Den veier opp mot 200kg og har en bærekapasitet på rundt 50kg. Den kan fly mellom 6 til 10 timer, avhengig om man har en ekstern drivstoff tank i tillegg til normal tank.

Sniffer operasjonene våre kom som en bakgrunn av at det dukket opp et behov for å kunne gjennomføre prøver av utslippet til fartøy mens de var ute på havet. Tradisjonelt sett har denne typen inspeksjoner blitt gjort fysisk til havn, der havne myndighetene kun har foretatt stikkprøver av de ulike fartøyene. I tillegg så har fartøyene mulighet til å bytte om på hvilke motorer og drivstoff de bruker, før de kommer til havn. Dermed er det ingen fysiske bevis som kan brukes mot fartøyene, selv om de mulig brøyt reglene. Her kommer våre operasjoner inn. Vi tilbyr real-time målinger av fartøy mens de er ute på havet.

Vi fester en såkalt «sniffer» pinne på dronen som er koblet opp til en ekstern database som viser i «real-time» hvor mye utslipp et fartøy gjør. Kunden bestemmer hvilke fartøy som skal undersøkes for CO2 og andre typer utslipp underveis i oppdrag. Kunden har også muligheten til å dirigere dronen mot en søk og rednings aksjon, om det skulle komme en nødmelding. Det er det vi mener når vi sier at dronen er et verktøy. En av våre kunder i Litauen kunne informere om at ved hjelp av droner så økte de antall inspiserte fartøy i Litauiske farvann fra 25% til 70-80%. De kunne også avsløre at de hadde bøtelagt en transport selskap 10.000 euro for å bryte reglene om minimums utslipp.

Den maritime verden har innsett at de har en jobb å gjøre når de kommer til å begrense utslipp, og dermed er det flere nasjonale myndigheter som ser på slike operasjoner som våre for å kunne effektivt håndheve disse reglene som har tredd i kraft gjennom IMO 2020. Våre oppdrag er typisk på en tre måneders deployering til et land, hvor vi da gjør daglige operasjoner.

Kapabiliteten og utnyttelsen av systemene våre blir stadig bedre, noe som fører til økt data for kunden og mer flytid for oss. Vi ser lyst på fremtiden og håper flere vil se på droner som en seriøs aktør som får påvirkning på dagens tradisjonelle luftfart.



Motor som er «splittet» for å skifte Gass Turbin som vist ovenfor.

Vedlikehold for en motor til Sikorsky S92A

TEKST ROLF BERGSTRØM

Denne motoren fordrer lite verkstedsbesøk, det meste av vedlikeholdet kan gjøres av helikopteroperatøren i egen hangar. Det må ligge en godkjenning til grunn fra Luftfartstilsynet for å utføre motorvedlikehold, selskapet må vise til at det er tilstrekkelige fasiliteter, verktøy, dokumentasjon, utstyr og kompetanse for å få en slik godkjenning som igjen blir listet i selskapets MOE (Maintenance Organization Exposition).

Når prosedyrer er på plass kan arbeidet utføres enten når motoren er montert i helikopteret eller når den er tatt av helikopteret og plassert på en spesialtilpasset stand.

Om en under vedlikehold finner feil på motoren så kan mye repareres i de samme fasiliteter. I enkelte tilfeller må motorene sendes til motorverksteder enten hos HeliOne på Sola eller til H+S Aviation i Portsmouth UK. Motorene er bygd opp av moduler som kan tas av eller åpnes opp for enten å repareres eller for å skifte ut deler av motoren.

Noen deler av motoren skiftes ut på såkalt «Hardtime», dvs. at uansett hvilken tilstand delen er i så skal den etter et bestemt antall flytimer eller «cycles» tas av og sendes til overhaling. Dette blir gjort enten hos fabrikanten selv eller et verksted som er godkjent til dette av fabrikanten.

- En flytime er den tekniske flytiden et helikopter generer fra det tar av og til det lander igjen. Hvert minutt blir loggført og summert opp for å gi grunnlag for vedlikehold til gitte intervaller.
- En «cycle», for en motor vil som et eksempel være fra motoren starter til den slås av igjen, og antall «cycles» vil gi grunnlag for vedlikehold til gitte intervaller.
- Kalender basert vedlikehold vil som navnet tilsier, være intervaller for utførelse av

vedlikehold bestemt etter antall dager, uker, måneder eller år som komponenten er i drift, dette uavhengig om helikopter eller motor står stille eller flyr. For noen komponenter telles også den tiden delen ligger på lager, typisk for dette kan være eksempel batterier.

CT7-8 motoren består av en 5 trinns aksial kompressor og en radial kompressor som skyver masse luft gjennom et brennkammer, dette antennes av tolv innsprøytning-dyser som fyller på med drivstoff styrt av en «fuel metering unit». På godt norsk en forgasser hvor drivstoffet blir antent av to tennplugger.

Aksial- og radial kompressoren (den kalde delen) er koplet på samme aksel med en «Gas Generator Turbin Rotor» eller på norsk en to trinns gass turbin. Disse tre enhetene drives rundt med hjelp av en luftdrevne starter som får sin luftforsyning fra en «APU» [Auxiliary Power Unit], en liten jetmotor som leverer strøm til helikopteret og gir luft til motorens starter.

På et visst turtall antennes drivstoffet og ved hjelp av Newtons lover hvor prinsippet om å akselerere gassens utstrålingsstråle brukes, eller på godt norsk kan vi si at det er nå «fyr i peisen» og motoren er selvforsynt med den luftmengde den drar inn, og som blir varmet opp og akselererer gjennom gass turbinen i to trinn (se bilde øverst av ett trinn). Jo høyere turtall jo mer luft kommer gjennom motoren og ledes inn til en frittstående «Power Turbin», eller en frittstående to trinns kraft turbin hvor skyvekraften produseres.

Når motoren er montert i et helikopter blir ikke skyvekraften benyttet til å skyve, men gjøres om til kraft gjennom en egen aksel som igjen er koblet til helikopterets hovedgirboks, som kort fortalt bidrar til løft og fremdrift gjennom en

masse nedgiringer og andre typer girbokser for å lede kraft opp til hovedrotor og bak til haleratoren.

Som tidligere nevnt vedlikeholdes motoren etter både flytimer og «cycles». En magnetplugg som overvåker eventuelle metallpartikler i motoroljen sjekkes også regelmessig.

Hver gang Sikorsky S92A helikopteret er inne på større vedlikehold, dvs. når det har fløyet 1500 flytimer så blir motoren inspisert innvendig med bruk av boroskop. Da blir aksial og radial kompressoren inspisert for skader som kan skyldes «FOD» (Foreign Object Damage), i form av småstein eller andre ting som kan bli sugd inn i motoren. Nå skal det nevnes at denne motoren har en innretning som mange andre motorer i et helikopter ikke har, en slags «støvsuger» som trekker ut fremmede elementer i luften som suges inn i motoren og leder det på utsiden av motoren og ut gjennom eksosen.

Brennkammeret blir og sjekket for sprekker eller andre skader som kan oppstå over tid da det oppstår veldig høy varme når motoren rusler og går. Videre blir gass turbinen og kraft turbinen også inspisert med boroskop for å sjekke tilstanden hvor det sees etter sprekker og slitasje. Samtidig blir det også byttet olje, drivstoff filter og alle 12 innsprøytning-dyser.

Dersom det under boroskop inspeksjonen blir oppdaget sprekker, skader eller slitasje av noe slag så har fabrikanten av motoren en omfattende prosedyre for hvert segment av motoren. Denne prosedyren definerer omfanget av skaden eller slitasjen og hva som kan tillates for at motoren kan settes tilbake i drift og fly nye 1500 flytimer før neste inspeksjon. Om en finner noe som går utover disse begrensningene vil motor bli sendt til verksted for reparasjon.

Komponentverkstedet

TEKST/ FOTO CHRISTOFFER TORKELSEN

Nord på Jæren i Sola kommune ved Stavanger Lufthavn ligger ett av fire verksteder i verden som er godkjent av Airbus Helicopters til å utføre Depot-Level (D-Level) vedlikehold av dynamiske komponenter på Super Puma.

Dette innebærer inspeksjon, reparasjon, overhaling og testing av Main Rotor Head, Main Gearbox, Intermediate Gearbox og Tail Gearbox på alle versjoner av helikoptertypen AS332/532/H215 og H225/725, fra både sivile og militære maskiner.

Heli-One Norway er det eneste uavhengige verkstedet utenfor Airbus gruppen som har autorisasjon for vedlikehold av H225/725 dynamiske komponenter.

Verkstedet tilbyr i dag sine tjenester til alle type operatører fra hele verden, både statlige og private, som operere Super Puma on- og offshore. Spesielt de 4 siste årene har det vært en økning i oppdrag der vi ser at helikoptertypen tas i bruk innenfor nye områder som blant annet søk- og redning, brannslukning og lasteoppdrag m.m.

Årlig leverer verkstedet gjennomsnittlig 80 hovedkomponenter til sine kunder. Komponentverkstedet har pr. november 2021, 26 fast ansatte samt 2 NDT teknikere og 1 overflatebehandler.

Dynamiske hovedkomponenter

Hovedgirboks har flere oppgaver. Den overfører kraft fra motorene gjennom en epicyclic modul til hovedrotor og gjennom en egen aksling overføres kraft bakover til halerotor. Hovedgirboksen driver også hoved- og reservepumper til smøring og kjøling av girboksen, samt to alternatorer og helikopterets hydraulikkpumper til helikopterets styresystemer.

Årlig leverer verkstedet gjennomsnittlig 80 hovedkomponenter til sine kunder.

Hovedrotor har som oppgave å sørge for løft og fremdrift. Videre skal den overføre bevegelsene fra pilot til rotor disk gjennom en swashplate module og pitch links til sleeveene der hoved rotorbladene er festet.

Mellom- og halegirboks har oppgaven med å motvirke vridningsmomentet forårsaket av hovedrotoren.

For å jobbe med komponentene stilles det høye krav til nøyaktighet og kvalitet på utført arbeid. Det er minimum krav til on-job training i en periode på 21 - 30 uker med påfølgende fabrikant kurs på overhal/reparasjon og visuell Inspeksjon.

Testbenker:

I forbindelse med utført vedlikehold av girboksene er det krav til test. Testen utføres på spesiallagde benker hvor kreftene og de forskjellige senarioer på et helikopter kan simuleres.

Heli-One har i dag 2 testbenker designet for å teste hovedgirboks, mellom- og halegirboks.

I løpet av de siste 2år er det investert store beløp på oppgradering av data systemer og mekanisk overhaling av elektriske hovedmotorer på begge disse benkene.

Mye av arbeidet ble utført i Covid19 nedstenging og medførte med det store logistikk utfordringer og bekjentskaper med karantene regler. Det var en stor lettelse når vi klarte å overholde planlagt nede tid og samt levere i henhold til våre forpliktelser i denne perioden.



Olav Topland monterer Mk1 Main Gearbox i test benk.



BEREDSKAPS KONFERANSEN

Beredskapskonferansen 2021 ble avholdt 1.–2. desember, på Clarion Hotel i Stavanger. Første dag ble det sett på en del store hendelser siste åra.

TEKST ØYVIND STRØM

Det var brannen på Melkøya i 2020, et LNG anlegg. Brannen på Tjeldbergodden, også i 2020, et gassanlegg og metanolfabrikk. Videre en gjennomgang av hendelsen med cruise skipet Viking Sky. Det ble sett på hva som skjedde, og hva vi lærte. Så fikk vi en innføring i hva som foregår med innfasingen av nytt redningshelikopter, AW101. Fortalte om utfordringene med å trene på ny maskin, samtidig som en opprettholder 100% beredskap. Sola ble operativ med AW101 i september 2021. I løpet

av 2022 vil Ørland, Banak og Bodø også bli operative med AW101. Til slutt vil Rygge og Florø bli operative i 2023. Det ble fortalt om hvor god maskina og utstyret ombord er. Noe av utstyret som er en game changer er søk på mobiltelefoner. Det opprettes en basestasjon i helikopteret, og da kan de finne alle mobiler i området, som er påslått. Det ble poengtert, om du er i nød, på fjellet eller til havs, slå ikke av mobilen, det er raskeste måten de kan finne deg på. Videre en del data på rekkevidde og fart, det er klart Sea-King er blitt 50 år nå, så teknikken har kommet lengre nå.

Dag to be viet cyber Security. Datasikkerhet er viktig, vi ser gang på gang firmaer og offentlige som blir hacket. Det er storting, kommuner, store selskaper, og enkeltpersoner. Alle er utsatt. Men det er ikke blitt farligere der ute i cyber Space, bare annerledes. Det er fremdeles trygt, så lenge en er våken, ikke åpner sider

eller linker en ikke skal inn på. Vær våken var budskapet. Endringen går på at det i større grad nå utføres store ødeleggelse når en blir hacket. Kommer de seg inn på dine datasystemer, da ødelegges og krypteres data i stor hastighet, og der kommer krav om løsepenger..

« Alt i
alt en godt
gjennomført
konferanse.

Global visitors

Tim Rolfe (CEO HeliOffshore), Tony Cramp (Chair IOGP Safety Committee and Aviation Sub Committee) and Olav Skår (IOGP Safety Director) recently visited Bristow/CHC in Stavanger. The visit was facilitated by Per Andre Rykhus (CHC) and Heidi Wulff Heimark (Bristow).

TEKST OLAV SKÅR FOTO PER ANDRE RYKHUS

HeliOffshore is the global, safety focussed, association for the offshore helicopter industry. They pull together helicopter manufacturers, operators, other bodies and clients with a view to achieve shared progress. The HeliOffshore Safety Performance Model is by many considered the "spine" of safe helicopter operations, check out www.helioffline.org.

IOGP is the global voice of the Upstream industry. They progress many workstreams across a spectrum of HSSE priorities, including aviation. They also represent the Oil and Gas industry on priorities like standardization and energy transition. www.iogp.org

HeliOffshore and the IOGP Aviation Sub Committee work together on many fronts, key objective is to ensure no lives are lost in helicopter flight. This includes both the normal committee work and a Joint Industry Project, JIP37, designed to fund many of the activities. The remit is global and a key objective is to ensure that best practices are shared between companies and countries. It is a clear imperative that a helicopter passenger should not be exposed to less or more risk depending on their geographical location. The goal is to deploy best practices, wherever they may come from. In short, raise the safety bar and standardize on it, globally.

Further, the aviation sector are more advanced other sectors in some areas, of particular relevance is Human Factors or Crew Resource Management. IOGP are keen to amplify that excellence across the oil and gas industry and HeliOffshore a valued partner in doing so.

Following a similar engagement with helicopter pilots and technicians in Aberdeen, the visit was intended to have an open conversation with the front line about safety priorities. Through that, understand whether the ongoing global efforts address the real risks, and identify concerns which are not yet on the global agenda.

Tony Cramp: "I gained many insights. The Norwegian three-partite approach clearly gives confidence to staff that issues raised will be listened to and addressed, and this was evident from the discussions. The fact that people do speak up with confidence is a great basis for an effective safety culture. Whilst other countries or jurisdictions find different ways to achieve similar outcomes, the Norwegian model appears solidly anchored

throughout and I believe it is effective, as we witnessed with the country's broader Covid response. While there are many aspects of best practice evident, strong national structures like this also carries a risk of becoming insular, and thus less open to ideas and other best practices from the outside. We therefore encourage local helicopter operators to engage with both HeliOffshore and IOGP, where there is much to learn in both directions. While the helicopter transport risk remains on the radar for all of us, I am also confident that within the global oil and gas community, with partners like those in Norway, HeliOffshore and our contracted operators, we have the means and expertise to eradicate fatalities and continue the introduction of new technologies in the helicopter fleet.

Tim Rolfe: "It was great to be back in Stavanger and meet old colleagues face to face again. At HeliOffshore, we have a holistic, global view of offshore aviation risk. To develop a common language of risk and shared practice to address risk, we need to engage with teams all over the world. Raising awareness of global best practices is of critical importance; I encourage Norwegian operators to make this a priority.

For example, in another region, we had a recent report of a high potential incident on a helideck at night. Thankfully, there were no major injuries. But sharing of best practices from a country like Norway, where the long winters make flying in darkness routine, potentially prevents events like this and also opens the door for Norway to learn from elsewhere.

Another excellent practice was a cross industry audit at one of the helicopter operators. Audits are fantastic tools to help us improve but too often helicopter companies are exposed to repeated audits from their multiple clients. Learning opportunities from numerous audits can be eroded through repetition. We are watching the Stavanger 'grand audit' with interest. Global experience exchange is at the core of HeliOffshore's vision for our industry.

We are all working to ensure no lives are lost in offshore aviation. This will only become a reality if learnings from one part of the world are transferred to prevent incidents elsewhere. I am delighted with the collaboration for safety between HeliOffshore and IOGP. We do not shy away from robust mutual challenge. The discussions



Even Herigstad, Eiliv Bjørnå, Per-André Rykhus, Hans Skog-Andersen, Rolf Eirik Nes, Heidi W. Heimark, Martin Boie Christiansen, Sondre Nordseth, Rolf Bergstrøm, Tony Cramp, Olav Skår and Tim Rolfe.

that arise make us better partners as we strive to improve safety outcomes."

Olav Skår: "After many years in "utlendighet" this was a precious visit back home. I am no aviator and -selfishly- found inspiration just gaining operational insights from the discussions. I remember clearly my horror and exactly where I was when I learned about the Turøy incident, the last major helicopter accident with multiple fatalities in the IOGP database. Much effort, insight and resources has been put into avoiding repeat, but I can imagine that both passengers and their loved ones still reflect back to the harrowing images.

I see it as a key duty of both IOGP and HeliOffshore to enable an ecosystem where all risks are mitigated and managed. Our historical safety data provides clear evidence of global improvements across our industry, we can even claim to lead other sectors in managing our risks, but there is much more to do. As an example, HeliOffshore are exploring the use of leading indicators, and this will provide even more resilience. The most important factor, though, is an ever present hunger to learn more and collaborate to improve faster. When HeliOffshore and IOGP work together, we reflect that hunger. I am thankful to all those that gave up their time to feed us their insights during our visit.

Last, I wanted to thank Heidi and Per Andre for facilitating our visit. Thanks also to Even, Eilif, Hans, Rolf Eirik, Martin, and Sondre for offering their time, openness and insights. We look forward to revert on what we learnt and how it will affect our direction.





Nettside, app og nyhetsbrev!

I løpet av de to siste årene har vi fått ny nettside, og blitt mere aktiv på Facebook. I tillegg er det laget en enkel APP, som gjenspeiler nettsiden vår. Denne kan lastes ned fra App store eller Google play.

Vi har også nyhetsbrev som sendes ut når det kommer nyheter på nettsiden. For å få det må du registrere deg via nettsiden, link oppe til høyre.

Men uansett hva vi gjør for å tilrettelegge for informasjon, så blir ikke nettsiden og Facebook mere spennende enn det som kommer inn av stoff til oss.

Dette har vært spesielt merkbart under Covid 19 perioden.

Men for og få en levende og interessant nettside og blad, så er det ønskelig at flere engasjerer seg. Tips, artikler mottas med takk, og kommer det på trykk så kommer NHF kniven som takk.

Denne artikkelen finner du også på nettsiden, og da med linker.

Utslippskutt

CHC Helikopter Service har hatt prøveflyvninger til olje og gassinstallasjonene til Equinor, Vår Energi og Lundin med 35 prosent iblandet biodrivstoff

Siden starten av 2020 har det vært et krav om 0,5 prosent avansert biodrivstoff som andel av alt flydrivstoff som omsettes i Norge. Men om man har tenkt å nå stortingets målsetting om at 30 prosent av alt flydrivstoffet som omsettes i Norge skal være basert på bio innen 2030, må det flere aktører på banen.



Nå håper CHC Helikopter Service at de kan bidra til å kutte ytterligere utslipp i transportsektoren, og samtidig dytte norsk luftfartsindustri i retning av å nå sitt mål om netto nullutslipp innen 2050.

For at vi skal nå målet om netto null må bruken av biodrivstoff øke. Det er rett og slett ikke mulig å nå målene uten, sier Helge Nesvåg, Commercial Director i CHC Helikopter Service.

FORENINGSØKONOMI

Kurset i foreningsøkonomi ble holdt 28.09.2021 på NHaF huset. Det var 8 deltagere fra forskjellige lokalforeninger.

Kurset ble holdt av Anders Gabriel Birkeland fra Industri og Energi. Det ble lagt forus på kasserevervet i 1. halvdel og deretter litt mer fokus på å forstå og lese bedriftens økonomi.



Rapporteringsfolder

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

⚠ HUSK

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

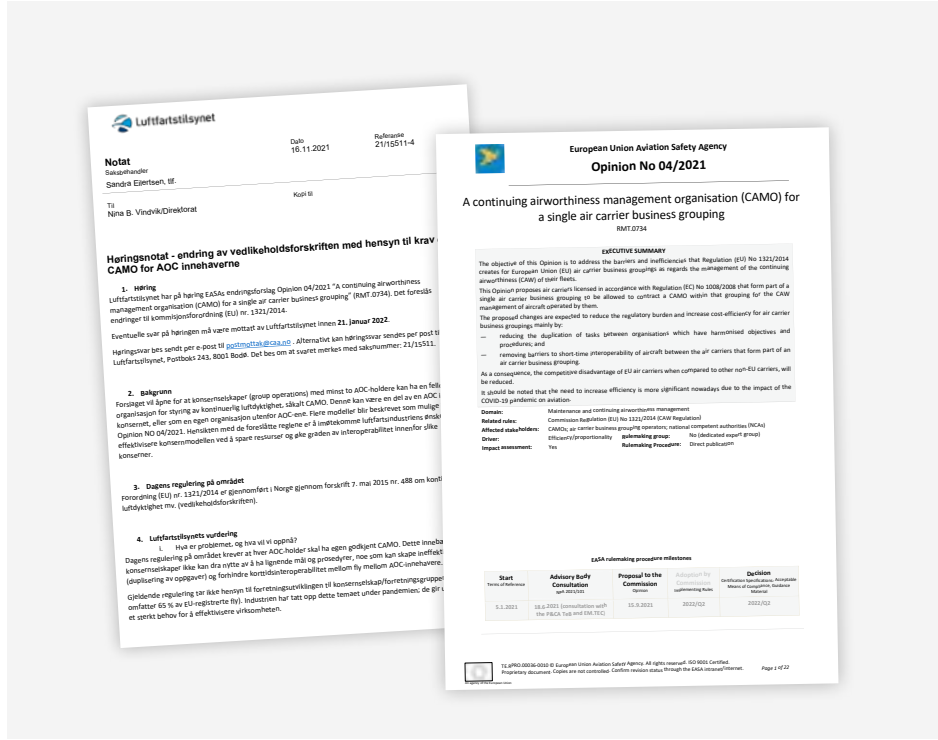
Lar du være å rapportere, kan dette være straffbart!



BEDRE BLAD?

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

Alle kan bidra, korte eller lange historier, send dem til info@nhaf.no



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.

Refresh kurs Part-145
19. januar 2022

Luftfartskonferansen
25.–26. januar 2022

EASA R-com møte
15.–16. februar 2022

Heli Expo
07.–10. mars 2022

Representantskapsmøte 2022
25.–26. mars 2022

Høringsnotat

Onsdag 17. november mottok NHF Høringsnotat 21/5511-4 Endring av vedlikeholdsforskriften med hensyn til krav om CAMO for AOC innehaverne.

Høringen går i korte trekk på å åpne opp for at store luftfarts konsern med flere AOC'er kan ha en PART CAMO organisasjon. Slik det er beskrevet i høringen kan CAMO organisasjonen være helt fristilt fra AOCéne eller ha tilhørighet til en av AOCéne med kontrakt mot de andre AOCéne i det gitte konsernet.

Alle kommersielle luftfartsselskap i Norge i dag har implementert Part CAMO som en del av AOCén, Da det er et krav om dette i det nåværende regelverket hvor noe av grunnlaget er viktigheten med at Part CAMO har nærhet til operasjonene.

NHF har satt ned en intern prosjekt CAMO gruppe for å kartlegge konsekvensene av dette og formidle viktigheten av å ha en Norsk PART CAMO organisasjon. Mere informasjon om saken vil komme på et senere tidspunkt.



NHF-kniven

NHF kniven er nå delt ut 28 ganger for bidrag til NHF Nytt. Rolf Bergstrøm, Øyvind Strøm, Heidi Wulff Heimark, Kjell Hilstad og Tord Torgersen mottok NHF kniven for bidrag til NHFNytt i 2020. 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.



Foto Thorbjørn Erland
På bildet f.v: Gregers Halvorsen og Alvin Fyhn

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 benyttes dersom du ønsker å kontakte forbundet sentralt.

afu@nhaf.no

Forbundets arbeidsutvalg bestående av leder, nestleder, sekretær og styremedlem økonomi. Post til denne adressen blir også arkivert av forbundssekretær. Benytt denne dersom det er spørsmål som krever rask avklaring fra ledelsen i forbundsstyret.

lokalforeninger@nhaf.no

Denne adressen benyttes for å kontakte alle lokalforenings-ledere i NHF.

styret@nhaf.no

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

pensjon@nhaf.no

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

LTF

Leder:

Øystein Sandnes
E: oystein.sandnes03@gmail.com
M: 906 18 187

Sekretær:

Geir Opgård
E: geir.opgard@gmail.com
M: 900 31 713

Styremedlem økonomi:

Stian Erdal
E: stian200sx@yaoo.no
M: 913 53 925

Styremedlem:

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

STYRE BNTF

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

Nestleder:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

Jørn-Kåre Pedersen
E: kasserer@bntf.no
M: 469 47 603

Styremedlem 1:

John Soraunet
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 Solo:

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

Styremedlem Bergen:

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

Styremedlem KSU/BNN/

Nordbaser:

Lorentz Wårle
E: kristiansund@mfhs.no
M: 924 36 578

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:

Karl Ove Utstrand
E: karl.utstrand@heli-one.com
verksteder@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 17 21 / 950 56 501

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 Bristow

Leder:

Vegard Lund
E: vegard.lund@bristowgroup.com
M: 402 12 825

Styremedlem:

Bjørn Sæbo
E: bjorn.saebo@bristowgroup.com
M: 982 47 589

Vara:

Arne Jacobsen
E: arne.jacobsen@bristowgroup.com
M: 936 62 817

TAF HELI-ONE

Leder:

Ingse-Lill Øverland
E: leder@tafh1.no
M: 450 35 705

Nestleder:

Kristine Mykkeltvedt
E: nestleder@tafh1.no
M: 997 25 418

Sekretær:

Kjell Øvrebø
E: sekretaer@tafh1.no
M: 932 25 628

Kasserer:

Monica Kristiansen
E: kasserer@tafh1.no
M: 900 80 272

**FLYGERFORENINGEN I BRISTOW
(FFB)**

Leder:

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

Nestleder:

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

Styremedlem:

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

Styremedlem:

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

Vara:

Trond Bjerikum
E: tbjerikum@gmail.com
M: 924 55 765

NU FORENING

Leder:

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

Nesteder:

Kristian Holstad
E: Holstad1978@gmail.com
M: 900 41 329



Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Sømmeveien 2
4055 SOLA

DU ØNSKER Å ANNONSERE? TA KONTAKT MED OSS!
info@nhaf.no



Norsk Helikopteransattes Forbund
Sømmeveien 2, 4055 SOLA
E-post: post@nhaf.no // Telefon: +47 90 07 52 91

