

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2022 | 33. ÅRGANG





INNHold 1/2022

Hvordan vil offshore helikopterbransjen nå utvikle seg?	6-7
Er tiden med trygg helikoptertransport og god nasjonal beredskap over?.....	8-12
Drone Safety Summit.....	14-15
Solakonferansen 2022	16-21
HAI Heli-Expo 22	22-24
Dronefag	25
En helt spesiell dag på jobb i Bristow Norway	26-27
Airbus H175 De-ice campaign	28-29
Heli-One utleid til Leonardo.....	30-31
Representantskapsmøtet 2022	32
NHF gjennom tidene	33
Etablering av nytt redningshelikopter i Tromsø	34-35
AEI 50th annual congress	36-37
Nasjonal flyfaglinje til Fosen.....	38-39
Oppdatering av droneregelverket.....	40-41
Kontakt.....	42-43

- LEDER -

Kjære medlem

Det har kjapt gått et år siden forrige blad, så jeg får oppdatere dere på hva vi har drevet på med. Det ser ut som vi har mer eller mindre konstant underbemanning i bransjen nå. Alle de større selskapene søker etter folk, men det er langt mellom de godt kvalifiserte. Der utdannes en del lærlinger, men det ser ut til at der forsvinner flere ut av bransjen, dermed må utdanningsarbeidet i bransjen økes.

Vi nevnte i forrige blad CAMO-saken, en foreslått endring i regelverket som gir store muligheter til å flagge ut CAMO-virksomheten til en operatør. Det er ikke positivt for bransjen, og i disse usikre tider i hele Europa, kan det ikke være så viktig å gi fra seg kontroll til andre stater... Det er farlig for bransjen, operasjonssikkerhet, og beredskap.

Dessverre er Luftfartstilsynet ganske fraværende i saken. De er blitt stadig vanskeligere å få tak i, enda verre å få i tale og ikke minst i dialog. Det

virker som de har rulla mer og mer av, og nå kun opptre som en advokat for EUs prinsipper, som skal passe på at Norge ikke prøver å tenke selvstendig. Selvstendige tanker og meninger dukker jo opp på alle samfunnsområder for tiden i hele EU. Ikke rart de begynner å mislike det, de mister jo mer og mer kontroll med mange medlemsland.

Vi i NHF har imidlertid ikke rulla av, og jobber videre så godt vi kan. Videre er HSS 4 (helikoptersikkerhetsstudie 4) endelig på vei. Vi har lest siste utkast og endelig rapport vil bli publisert i begynnelsen av desember. Vi har jobbet mye med dette gjennom hele året, og før, og vi synes endelig resultat nå ser bra ut. Vil oppfordre alle som er litt interesserte om å lese denne når den blir tilgjengelig.

Videre er der endringer på gang i huset vårt. Leieboer i kjeller er ute, og vi driver nå og rydder ut der. Det planlegges oppussing av kjeller, skreddersydd for vår bruk, slik at vi kan ta i bruk kjelleren og leie ut hovedetasjen. Vi har stor tro

på at dette kan gi oss enda bedre arbeidsforhold enn vi har i dag, og selvfølgelig også mye bedre for lokalforeningene.

Ønsker alle medlemmer og lokalforeninger ei god jul, og et veldig godt nytt år.

Med vennlig hilsen



Øyvind Strøm

Øyvind Strøm
Leder

Norsk Helikopteransattes Forbund



REDAKTØREN

Hei alle sammen!

Jeg er nok et nytt og ukjent fjes for mange. Jeg vil først takke for tilliten jeg har fått som nytt styremedlem. Jeg skal gjøre det jeg kan for at alle skal få med seg det aktuelle som skjer i vår bransje.

Jeg jobber for tiden hos CHC Helikopter Service på Sola, hvor jeg og en god gjeng sørger for at våre S-92 helikoptre blir som nye etter 1500-timers inspeksjon. Jeg tok fagbrev som flysystemmekaniker i 2014, og har med læretiden vært 10 år i bransjen. Derimot har jeg ikke vært så lenge i redaktørbransjen. Her har jeg enormt mye å lære.

Vi er endelig ute av pandemien, og ting har så smått vendt tilbake til normalen med fysiske konferanser og møter. Dette har gitt bladet mer innhold. Vi hadde håpet at HSS 4 var klar innen bladet gikk i trykken, men den lar vente på seg. Forhåpentligvis er den klar før neste blad publiseres!

Jeg håper at dere finner mitt første blad interessant og ikke for tunglest, selv om det til tider ble mye tekst. For at NHF Nytt skal bli fyldig og interessant trenger jeg tips om saker og input fra våre lesere. Hva er bra, hva kan bli bedre og hva ønsker leserne mer av? Del gjerne dine historier og erfaringer med meg, så vi sammen kan få til et flott og fyldig NHF Nytt!

Sommeren har vært travel og preget av droner, krig og store kontrakter som har byttet hender. Samtidig er det utlyst mange stillinger og det ansettes mye personell, noe som må sies å være svært positivt. Jeg håper at sommeren har vært fin og at alle går en flott vinter i møte!



Tom Erik Økvik
Redaktør



Vi ønsker hele tiden å utvikle bladet og fylle det med godt lesestoff. Dette kan DU bidra til! Skriv et innlegg til bladet, være det helikopter eller andre temaer du mener bør belyses, så kan det hende at også du blir eier av en flott NHF kniv.

NHF-kniven

NHF-kniven har hittil blitt utdelt hele 31 ganger for flotte bidrag til NHF nytt.

Elitsa Rikenberg, John Christian Harestad og Christoffer Torkelsen har mottatt kniven som takk for god innsats til NHF Nytt 2021.



Ny rabattavtale med Leathermanshop.no

Medlemmer hos NHF får 30% rabatt på alle produkter som ikke allerede er rabattert. Koden fåes på forespørsel til NHF

- GRATIS FRAKT
- GRATIS GRAVERING
- 25 ÅRS GARANTI

STYRET I NHF 2022



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



NESTLEDER
Tommy Olsen
MF-HS
nestleder@nhaf.no



SEKRETÆR
Tore Loe
MF-HS
sekretaer@nhaf.no



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



STYREMEDLEM INFO
Tom Erik Økvik
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
Karl Ove Utstrand
MF-H1
utdanning@nhaf.no



STYREMEDLEM OPERATIVT
Jan Møller Andersen
FFB
operativt@nhaf.no



2. VARAMEDLEM
Peder Sunnset
MF-H1
vara2@nhaf.no



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



4. VARAMEDLEM
Ida Jespersen Fiksdal
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 intill fem timers bistand. Skjemaet finnes på forbundets hjemmesider, www.nhaf.no.

Ønsker du å benytte deg av forbundets advokatavtale 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
Tom Erik Økvik

Utgever
Norsk Helikopteransattes
Forbund

nhaf.no

Layout
Fasett

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1100

NHF's postadresse:
Sømmeveien 2
4055 SOLA

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



LOs helikopterutvalg arrangerte 6. april 2022 Offshore Helikopterseminar på Scandic Stavanger City. NHF var medarrangør for seminaret.

Hvordan vil offshore helikopterbransjen nå utvikle seg?



Det var godt oppmøte på årets Offshore Helikopterseminar. Foto: Atle Espen Helgesen

Deltakerne på seminaret fikk innsikt i hva LOs helikopterutvalg jobber med for å forbedre sikkerhet og komfort til de som jobber og reiser med helikopter offshore. Seminaret ga også gode muligheter til å møte andre forbund og skape et nettverk mellom medlemmene, samt gi en annenledes synsvinkel på de utfordringene som enkelte forbund møter på.

Henrik S. Fjeldsbø, leder av LOs helikopterutvalg

Henrik startet seminaret med en innføring i hva utvalget har jobbet med i årene siden utvalget ble startet av Industri Energi i 2013. I 2018 ble utvalget en del av LO som nå taler arbeidstakernes sak i flere helikopterfaglige fora både nasjonalt og internasjonalt.

Utvalget har blant annet jobbet med å stoppe innføringen av HOF0 i Norge, samt vært en bidragsyter til at Stavanger kontroll-sentral ikke ble flyttet eller samlokalisert vekk fra Stavanger. De møter representanter fra produsenter, følger tett med i teknologiutviklingen og jobber for å løfte sikkerheten i innenlands helikopteroperasjoner, samt norske og utenlandske offshoreoperasjoner.

Nestleder i helikopterutvalget og spesialrådgiver Luftfart og Beredskap, Erik Hamremo

Erik stilte spørsmål ved hvordan helikopterbransjen vil utvikle seg de nærmeste årene med mer politikk enn hva som har vært før. LO Luftfart jobber som et knutepunkt med å utarbeide høringer for LOs helikopterutvalg på vegne av medlemsforbundene knyttet til luftfarten.

Innlandshelikopterprosjektet

Erik informerte også om hva innlandshelikopterprosjektet handler om.

Innenlandsbransjen er mer utsatt for ulykker enn hva vi ser i offshore sektor. Mye grunnet forholdene det jobbes under, med mange fysiske hindringer, høyt arbeids- og kostnadspress. LOs helikopterutvalg ønsker å innføre flere av kravene vi har offshore til innlandsoperasjoner.

Blant annet nevnes krasjsikre drivstoff-tanker, doble hydraulikk-systemer og bedre varslingssystemer som lenge har vært et krav for passasjerflygninger offshore. I Norge opereres det cirka 85 helikoptre av typen H125 som er produsert av Airbus. Hvorav bare 20 av disse har krasjsikre drivstofftanker. Ulykken i Alta 31. august 2019 som involverte et H125 var en fryktelig påminnelse om hvor viktig slikt utstyr kan være. FAA har allerede innført krav om krasjsikre drivstofftanker for passasjerflyvninger med H125 i USA.

Norsk Flygerforbund (NF) representert av styremedlem Torstein Sandven, SAR-pilot i CHC Helikopter Service.

Sammen med resten av NF representerer Torstein yrkesflygere i Norge. Han tok oss gjennom dagsaktuelle saker. Sammen med LOs helikopterutvalg jobber de for å gi innspill til nye helikoptertyper, øke fokuset på trening for piloter, redningsmenn, SAR-mannskap og teknisk personell. De jobber også med problematikken rundt utrusting av det nye 5G-nettverket som kan føre til forstyrrelser i instrumenter om bord i luftfartøy. De er også tett med i samarbeidet om å løfte sikkerhetsnivået i innenlands operasjonene.

Simulator og kostnadsfokus

I følge Torstein har Covid-19, tross de konsekvenser pandemien har hatt, vært en positiv ting for deres arbeid den siste tiden. Det har gitt bedre tilgang på kompetanse i arbeidet med å styrke sikkerheten for innlandsoperasjoner. De søker bedre muligheter for full flight simulator trening for H125, og mer fokus på ansvarsfordeling mellom kunder og operatører. Fokuset på å ha det laveste anbudet må også vike for å unngå kostnadspresset som er i dag.

Ny helikoptertype på norsk sokkel? Hovedfokuset nå er hovedsakelig valget av ny helikoptertype på norsk sokkel. S-92A har lenge vært eneste helikoptertype som tilbringer i norsk olje og gassnæring. Sammen med LOs helikopterutvalg har de vært og sett på tre nye helikoptertyper til norsk sokkel. Henholdsvis Leonardo AW189, Airbus H175 og Bells nye flaggskip 525.

De to førstnevnte av disse typene er velutprøvd på britisk side av Nordsjøen, mens den siste fortsatt venter på sertifisering av det amerikanske luftfartstilsynet FAA. Dette må være klart før den kan starte sertifisering av avisingsystem som vil være et krav om den skal fly offshore på norsk sokkel. Fellesnevneren for alle disse er at de er mindre, trangere og har mindre lasteplass enn Sikorsky S-92A.

Anders Berthelsen, instruktør i RelyOn Nutec

RelyOn Nutec leverer sikkerhet og teknisk opplæring til kunder i hele verden. Anders fortalte om noe av det nyeste innen overlevelsesutstyr og pustehjelp for bruk i helikopteroperasjoner. De jobber for å bedre sikkerheten for de som er om bord i en eventuell hendelse. Noen av utfordringene de ser i dag er lovverket rundt bruk av komprimert pusteluft. Det er ikke tilstrekkelig nok og dekker ikke offshore helikopteroperasjoner. Kravene til de som reiser offshore må også tilpasses nye sikkerhetsmodeller.

Måling av skulderbredde

1. juli 2023 vil dispensasjonen fra Luftfartstilsynet angående måling av skulderbredde på de reisende utløpe. Da må det innføres et kategoriseringssystem hvor passasjerer blir målt over skuldrene, for å sørge for at de sitter nært nok en rømningsvei de fysisk kan passe gjennom. Dette bringer nye spørsmål om hvordan

man skal håndtere personell som allerede jobber offshore, men som kanskje ikke vil passe inn i den nye modellen. Samtidig presiserer han at endringer må gi en reell bedring i sikkerheten og den opplevde tryggheten av å fly helikopter. Målsetningen bør være følgende;

Like trygt å reise offshore, som til Syden

Tommy Olsen, nestleder NHF og tekniker, CHC HS

Daglig leder Johan Stenersen, Aircontact Group

Til seminaret i år var daglig leder Johan Stenersen i Aircontact Group invitert for å gi utvalget en oppdatering på Sikorsky utvikling av S-92A+ og S-92B. A+ er et retrofit kit som forhåpentligvis skal være klart for salg i løpet av 2025. Dette vil kunne øke kapasiteten på den eksisterende flåten av S-92A som er i drift i dag.

Dette innebærer blant annet ny hovedgir-kasse i aluminium framfor dagens modell av magnesium, bedre egenskaper til å håndtere flyvning uten oljetrykk samt bedre løftekapasitet. Flere av oppgraderingene vil igjen føre til mindre miljø- og støy forurensning da man kan redusere flytimestene med opptil 20% ved bruk av høyere takeoff vekt. Kostnadene for en slik oppgradering vil beløpe seg på cirka tre millioner USD.

S-92B skal bli en arvtager for den originale S-92A, og skal inneha alt som er i A+ oppgraderingen og litt til fra fabrikk. Noen dato for denne maskinen er enda ikke satt, men det kan se ut som om det er en stund til enda. Samtidig jobber Sikorsky med andre prosjekter for S-92-skroget. Henholdsvis CH-148 som flyr for det canadiske forsvaret, og VH-92 som skal ta over for VH-3D som i dag flyr den amerikanske presidenten. Dette sørger for kontinuerlig utvikling av maskinens systemer og deler, og sørger for at maskinen fortsatt vil være moderne for tiden som kommer.

Tommy Olsen, nestleder for Norsk Helikopteransattes Forbund.

Tommy oppdaterte deltakerne på de nye regelendringene angående CAMO som er hastevedtatt av EASA og innført i EU. Det samme regelverket har allerede vært på høring hos Luftfartstilsynet. Det dreier seg om et nytt CAMO regelverk som vil gi operatører muligheten til å flytte sin lokale CAMO ut til konsernet og ut i det store utland.

Dette vil igjen føre til at Luftfartstilsynet mister kontroll og tilsynsmulighet over norske operatørers vedlikeholdsorganisasjon. Luftfartstilsynet, på lik linje med de som arbeider i CAMO organisasjonene i Norge i dag er svært kompetente på offshore helikopter. Det fryktes at all denne kompetansen kan gå tapt om CAMO funksjonen flyttes ut til andre stater, og blir underlagt kontroll av luftfartstilsyn uten tilsvarende kompetanse som Luftfartstilsynet har i dag.



Erik Hamremo (LO), Henrik Fjeldsbø (IE), Torstein Sandven (NF) og Tom Stian Beitland (NHF)
Foto: Atle Espen Helgesen



Er tiden med trygg helikoptertransport og god nasjonal beredskap over?

Dersom Samferdselsdepartementet og regjeringen ikke tar ansvar og bevarer dagens krav til teknisk organisasjon internt hos helikopterselskapene, ser det dessverre slik ut.



En regelverksendring på vei, medfører at ansvaret for den tekniske oppfølgingen av helikoptrene som flyr offshore og i sivil redningstjeneste vil kunne overføres til utenlandske aktører langt fra Nordsjøen og helt uten helikoptererfaring. Videre vil dette medføre at man i en nasjonal krise kan miste tekniske tjenester slik at helikoptrene må settes på bakken. Enten fordi man ikke kan rekvirere utenlandske aktører gjennom norsk lovgivning, eller fordi staten der tjenesten leveres fra, rekvirerer tjenestene eller de ansatte til eget bruk.

På grunn av den kritiske samfunnsfunksjonen offshorehelikopterbransjen har og risikoen en slik endring kan medføre, har norske myndigheter tidligere bestemt, at helikopterselskapene som flyr i Nordsjøen skal være registrert i Norge og godkjent av Luftfartstilsynet. Dette ble på nytt vurdert og vedtatt i 2017 etter Turøy-ulykken, da HOFØ regelverket ble etablert som nasjonal forskrift etter en grundig utredning. Inntil nylig inkluderte dette vedtaket også den tekniske organisasjonen (CAMO) som følger opp vedlikeholdet til helikoptrene, men nå truer en forhastet endring i EU-regelverket sikkerheten og beredskapsnivået for alvor.



Ved å åpne for at man kan sette ut CAMO til et selskap utenfor Norge, kan man risikere at operatøren i krise eller krig ikke har oversikt over luftfartøyets luftdyktighet, det vil si oversikt over vedlikehold, utbedringer osv. Dette kan få betydning for beredskapen i krise og krig.

Hørings svar Forsvarsdepartementet

Hva er CAMO og hva gjør de?

CAMO er en relativt ny betegnelse på en del av fly- og helikopterselskaper som alltid har vært der, ingeniøravdelingen. Tidligere var Part-M også en vanlig betegnelse på denne avdelingen, men funksjonen har stort sett vært den samme. CAMO står for Continuing Airworthiness Management Organisation, og har blant annet ansvaret for at riktig vedlikehold blir utført til riktig tid. Det inkluderer ansvaret for vedlikeholdsprogram,

vedlikeholdsstatus og dokumentasjonen som tilhører helikoptrene i helikopterselskapet. De utarbeider og håndterer vedlikeholdsprosedyrer som flyteknikerne benytter, og de har ansvaret for at kritiske deler med levetidsbegrensning blir byttet i tide.

Det er denne avdelingen som har hele kontrollen på den tekniske tilstanden og statusen til helikoptrene. Konsekvensen av feil i denne oppfølgingen kan være katastrofal, og spesielt utsatt er helikopter hvor det er svært mange roterende deler der en enkelt svikt kan føre til totalhavari. Kompetansenivået i CAMO avdelingen til de norske helikopterselskapene er svært høy, da de ansatte har lang erfaring fra bransjen og helikoptertypene som brukes. Samtidig er prosedyrer og kvalitetssystemene svært gode, og er ofte vesentlig bedre enn minimumskravene i regelverket.

EASA Part-CAMO som er regelverket med kravene til CAMO organisasjoner, er et felles regelverk som gjelder både for fly og helikopter. Det finnes ingen særkrav i regelverket tilpasset helikopter, til tross for at disse luftfartøyene er vesentlig forskjellig fra fly. Derfor finnes det heller ikke konkrete kompetansekrav som sikrer at ingeniørene som jobber i CAMO har erfaring og kompetanse på helikopter. Dette i skarp kontrast til regelverket som regulerer flyteknikere, der det settes krav til helikopter som skolefag med eksamen, helikoptererfaring og omfattende helikopter typekurs.

Fremdeles er heldigvis situasjonen slik den alltid har vært, at en intern CAMO avdeling er en forutsetning for å bli godkjent som helikopterselskap av Luftfartstilsynet. På denne måten har man også sikret at den nødvendige kompetansen er tilgjengelig og blir benyttet for å opprettholde den gode sikkerhetsstatistikken vi har nytt godt av i Norge.

Bakgrunnen for endringen

Når vi skriver denne artikkelen er det sabotasjen av gassrørledningene i Østersjøen, drone observasjoner i Nordsjøen, strategiske bombefly nær grensen, mobilisering av Heimevernet, og oppfordring om å fylle private beredskapslagre som dominerer overskriftene i media. Samtidig kan vi lese at Norges Offisers- og Spesialist-forbund hevder at Forsvaret mangler ressurser på flere fronter, og at landet derfor ikke er klar til krig. Forsvaret viser til at totalforsvaret er bra,

ved at man kan rekvirere og bruke samfunnets samlede ressurser, som i Norge også inkluderer en av verdens største flåter av sivilt registrerte tunge helikoptre. Beredskapsnivået er nylig hevet, og Forsvarssjefen har uttalt at mangelen på maritime helikoptre er kritisk. Med dette bakteppet, virker denne saken nesten absurd, når man vet at konsekvensen av regelverksendringen kan bli tap av rekvirerbare ressurser i størrelsesorden 50 tunge helikoptre.

Krigen i Ukraina og krisen vi nå står i, avløste den forrige krisen som var Covid-19. I krisetider skjer endringer raskt, og ofte utenom de normale prosessene vi er vant til. Under Covid-19 led verdens flyselskaper av reisebegrensningene som ble innført, og det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA, ønsket å hjelpe europeiske flyselskaper med å overleve. EASA innledet derfor et samarbeid med interesseorganisasjonen A4E (Airlines for Europe), og de ble sammen enig om at de blant annet ønsket å fjerne kravet til CAMO avdeling internt i de store flyselskapene.

Helt uten obligatorisk konsekvensutredning og høringer i regi av EASA, ble det bestemt at flyselskaper i konsernforhold skal kunne etablere en ekstern CAMO organisasjon hvor som helst innen EØS/EU. Denne organisasjonen trenger ikke være knyttet til flyselskapene på annen måte, enn at de har felles morselskap i konsernet. Intensjonen er lett å forstå; spare penger ved å redusere antall ansatte, og kunne plassere flyselskapets CAMO avdeling i lavkostland. Offshorehelikopterbransjen fikk først høre om endringen da Luftfartstilsynet gjennomførte en nasjonal høring etter at EU-regelverket var ferdig.



I eget EASA regelverk så innføres der krav om SMS, endringsledelse og risikoevaluering overfor operatører, CAMO og vedlikeholdsorganisasjoner. Men dette ser ikke ut til å gjelde EASA selv når det innføres en så vidtrekkende endring.»

Hørings svar CHC Helikopter Service AS



Men hva blir konsekvensene?

De fleste alvorlige hendelser og ulykker i offshorehelikopterbransjen har teknisk rotårsak. På grunn av et systematisk og grundig arbeid over mange år, er nå risikonivået i den norske delen av bransjen tilsvarende som for rutefly. Det er unikt, og vil fortsatt kreve iherdig målrettet innsats av alle parter for å kunne fortsette i fremtiden. Til tross for dette skjer det enda hendelser, og senest i september 2021 var det en alvorlig hendelse som fortsatt er under granskning.

For flybransjen som er relativt likt fordelt i hele Europa, vil kanskje de flysikkerhetsmessige konsekvensene av regelverksendringen være begrenset. Men for offshorehelikopterbransjen som hovedsakelig bare finnes rundt Nordsjøen, vil bivirkningen bli store og kunne påvirke flysikkerhetsnivået negativt.

Under utredningene i forbindelse med at myndighetene beholdt de norske særkravene til at helikopterselskaper må være registrert i Norge, ble helikopterselskaper hjemmehørende i UK dratt frem som det mest sannsynlige alternativet dersom markedet i Nordsjøen skulle åpnes. UK har lignende kompetanse på området som Norge, så de negative konsekvensene ville kanskje således vært

begrenset til tross for at UK har hatt vesentlig flere helikopterulykker.

Likevel valgte norske myndigheter den gang å ikke åpne markedet for å bevare sikkerhetsnivået. Etter Brexit er ikke UK lenger et alternativ, og når vi i tillegg vet at ett av helikopterkonsernene nylig har etablert en CAMO i Polen, er sannsynligheten stor for at det er der tjenesten er planlagt plassert. Rzeszów, der organisasjonen ligger, er midt inne på det europeiske kontinentet, og derfor langt fra kysten. Imidlertid er Rzeszów bare 10 mil fra den Ukrainske grensen og en hub for våpenleveranser til krigen. I likhet med de fleste EU-stater har ikke Polen offshore helikopteroperasjoner, ingen registrerte S-92A helikopter og derfor heller ikke den nødvendige kompetansen tilgjengelig.

Den samme mangelen på relevant helikopterkompetanse finner vi hos polske luftfartsmyndigheter og de fleste andre luftfartsmyndigheter i Europa. Dette inkluderer også EASA som fikk krass kritikk etter granskningen av Turøyulykken. Etter Brexit er det Norge som er den største offshore helikopter aktøren innen EØS/EU, mens det finnes noen små operasjoner i Danmark og Nederland. Dersom offshorehelikopterselskaper også velger å flytte helikopterverksteds-

organisasjonene de har i dag, vil vi ikke lenger ha teknisk kompetanse internt i helikopterselskapene i det hele tatt. Det vesentlige er at endringen kan komme helt uten risikoanalyse og konsekvensvurdering.

Når det gjelder konsekvenser for totalberedskapen i krise eller krig, har Forsvarsdepartementet og Justis- og Beredskapsdepartementet som er ekspertene på området, uttalt seg om at endringen kan få betydning for beredskapsvevnet. De skriver følgende i sine hørings svar til Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet:

«Forsvaret er planlagt understøttet av det sivile samfunnet blant annet gjennom avtaler og rekvisisjon når en krise eller krig truer eller oppstår. Tankegangen bak totalforsvarskonseptet, at samfunnets samlede ressurser stilles til rådighet for å sikre landet, er avgjørende for en småstat som Norge. Det gjør at Forsvaret blant annet kan prioritere sine ressurser og investeringer opp mot den skarpe enden, istedenfor selv å måtte investere tungt i eksempelvis logistikk-kapasiteter som allerede finnes i det sivile samfunnet. Således sikres nasjonen et så slagkraftig Forsvar som mulig, selv med de mer begrensede ressurser et relativt lite land har til rådighet. Totalforsvarskonseptet



Foto: Chris Thomas Johansen

innebærer således, blant annet, at tunge sivile helikoptre kan være en del av den nasjonale beredskapen i krig. Dette er også en ressurs Forsvaret har øvet med. I krig kan mangel på CAMO, teknisk kompetanse og vedlikeholdsstyring, påvirke den nasjonale beredskapen negativt, dersom norske myndigheter ikke lenger råder over disse ressursene, og den aktuelle situasjonen eksempelvis har vanskeliggjort samarbeid på tvers av landegrensene.»

I tillegg påpeker de at rekruttering av nøkkelpasitet og kompetanse til Forsvaret vil bli vanskeligere, og at Forsvarets muligheter til å innkalle denne typen personell i tilfelle krig vil reduseres. En annen vesentlig faktor som kan påvirke beredskapsevnen negativt, er at den tekniske dokumentasjonen til helikoptrene lagres hos CAMO og ikke helikopterselskapene. Det samme gjelder IT-systemene som holder kontrollen på vedlikeholdsprogram og luftdyktighetsstatus. Får man ikke tilgang på denne dokumentasjonen, vil ikke helikoptrene kunne brukes selv om de er registrert i Norge, og således ikke kunne rekvireres i en krise.

Hva mener aktørene?

Mange aktører har svart på høringen til Luftfartstilsynet, og alle fra bransjen er

unisone om sin bekymring. Her følger noen sitater. De fullstendige hørings-svarene kan leses på vår hjemmeside, www.nhaf.no

«Min anbefaling er at Luftfartstilsynet beholder krav til CAMO i AOC for operasjoner som har operasjoner på Norsk kontinental sokkel, eller driver aktiviteter relatert til SAR med tunge helikopter. Alternative er som jeg har beskrevet at vi står i fare for å redusere sikkerhets nivået på Norsk kontinental sokkel og SAR operasjoner, samt den teknisk kompetansen i Norge på dette området.»

-Hørings svar CHC Helikopter Service AS

«LO mener at dersom kravet om å ha CAMO (teknisk kompetanse og tilhørende organisasjon) internt i AOC også forsvinner for offshorehelikopter-bransjen, vil det høyst sannsynlig medføre at konsernene etablerer en sentral CAMO i et lavkostland i EU. Man får med det en utradering av den helt spesielle tekniske kompetansen på tunge helikoptre som er opparbeidet i norske offshore helikopterselskaper gjennom flere tiår. Dette inkludert tap av erfaringsbaserte vedlikeholdsprogrammer, prosedyrer og vedlikeholdsdokumentasjon

som danner grunnlaget for det høye sikkerhetsnivået vi har i dag.»

-Hørings svar LO

«En CAMO, eller andre avdelinger som skal fungere i et helikopterselskap der operasjonsområdene heter Nordsjøen og Barentshavet, må ha lokal tilknytning, erfaring og kompetanse. CAMO og alle andre med ansvar for drift av et så komplisert fartøy som et offshore helikopter må være til stede, synlig og tilgjengelig. Det er kun når ALT, og ALLE ledd er direkte kontrollerbart, at man kan opprettholde følelsen av trygghet og sikkerhet.

BNAS vil anse det som et stort tap, og en forverring av funksjonalitet, dersom Bristow som konsern, skulle finne på, eller bli fristet til å danne en sentral CAMO. Norge, Nordsjøen, Kundene våre, de oppdragene vi utfører, og våre tilsynsmyndigheter er spesielle. Ingen andre land har en sammenlignbar situasjon.»

-Hørings svar Bristow Norway AS

«Forordningen bør ikke innføres for HOFØ operasjoner nå, vi bør beholde den ordningen som er»



Foto: Mats Grimsæth

«Norges SSP har 0 som MÅL for ulykkesfrekvens i offshorehelikopter sektoren. Det er meget ambisiøst, men har vist seg mulig. Men det betyr at en ikke kan tillate tiltak som åpenbart vil svekke sikkerheten. All erfaring tilsier at dette tiltaket utfordrer sikkerheten.»

«Forslaget er en nedvurdering av betydningen av vedlikehold. Vedlikehold er forutsetningen for å kunne utføre operasjoner, det er ikke noe perifert. Og spesielt på helikopter, hvor teknologien og dermed vedlikeholdet er det langt mer komplisert enn på fly, uten å nedvurdere den delen

på noen måte. Den pågående HSS-4 studien kommer til å inneholde flere anbefaling om tiltak for å forbedre vedlikeholdet. Alle de fatale ulykkene på norsk sektor der årsaksforholdene er klarlagt har hatt teknisk «rotårsak». Det er ingenting å gå på her.»

-Internt LT notat fra erfaren og ansett inspektør i Luftfartstilsynet

«Industri Energi stiller seg undrende til at en slik betydelig endring skjer helt uten risikoanalyse, konsekvensutredning og de normale offentlige EASA høringsrundene.

Det er også viktig å påpeke at det i denne sammenheng er en vesentlig forskjell på fixed wing og offshore helikopter når det gjelder kompleksitet og behovet for nasjonale tilpasninger. Det nye regelverket vil gi åpning for at nesten all teknisk kompetanse og ledelse blir fjernet fra de

etablerte helikopterselskapene i Norge, og tjenestene vil kunne leveres fra hvor som helst innen EASA området, potensielt helt uten kompetanse og erfaring på området. Industri Energi er derfor svært bekymret for de langsiktige sikkerhetsmessige konsekvensene en slik endring av vedlikeholdsfor-skriften vil kunne få for passasjerer og besetning som flyr med helikopter offshore og sivile redningshelikoptre (SAR).»

-Hørings svar Industri Energi

«CAMO er en grunnleggende forutsetning for sikre flygeoperasjoner, og endringer i organiseringen av dette vil kunne påvirke risiko og beredskapsvevne. Konsekvensutredningen for Samferdselsdepartementet gjort av Safetec (Konsekvensutredning regelverksendringer offshore helikopteroperasjoner, ST-11926-2), og senere kommentert av SF i 2016 (vår ref 17/00030-1, vår dato 30.01.2017) behandler dette grundig. Helikoptersikkerhetsstudie HSS-3B understreker viktigheten av organisering og myndighetsforhold, og nasjonal kontroll med HOF0 er et anbefalt tiltak i denne studien. Dette videreføres og er beskrevet som en grunnleggende forutsetning for sikkerhetsarbeidet på kontinentalsokkelen i HSS-4 studien som er i avslutningsfasen før publisering.»

-Hørings svar Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel

«Fordi Luftfartstilsynet ennå ikke har vurdert alle sider av saken og sendt departementet sitt innspill, kan jeg ikke gå inn på hver av de tre problemstillingene jeg har nevnt ovenfor. Men på generelt grunnlag mener jeg det er av særlig stor betydning at Norge i dag krever at helikoptervisksomheten på den norske kontinentalsokkelen er underlagt norsk tilsyn. Mitt utgangspunkt er at vi vil holde fast på dette prinsippet, og at dette vil sette oss i stand til å opprettholde dagens beredskapsvevne og sikkerhetsnivå.»

-Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Hva er status, hva kan gjøres og er det håp for fremtiden?

Siden Luftfartstilsynet avsluttet høringen i januar 2022, har Luftfartstilsynet og



Foto: Chris Thomas Johansen

Samferdselsdepartementet jobbet med saken internt. I perioden har Luftfartstilsynet på oppdrag av Samferdselsdepartementet gjennomført en begrenset andre høringsrunde der de ba om ytterligere innspill fra noen aktører. På bakgrunn av de mottatte innspillene og høringssvarene, utarbeidet Luftfartstilsynet et notat som ble sendt til Samferdselsdepartementet. Dette notatet ble igjen kommentert av NHF, Bristow Norway AS og CHC Helikopter Service AS.

Nå er det embetsverket i Samferdselsdepartementet som har saken, og vi forventer at politisk ledelse snart skal involveres for en beslutning. I utgangspunktet er Norge forpliktet til å adoptere nytt EU-regelverk når det kommer som en forordning fra EU slik som denne. Imidlertid er norsk kontinentalsockkel utenfor EØS territoriet, og derfor har Norge muligheten til å benytte seg av nasjonalt regelverk for å regulere helikopteroperasjonene der. Det var nettopp det Samferdselsdepartementet gjorde i 2017 under HOFO saken, da de gjennom nasjonal forskrift sikret at det også i fremtiden skulle være krav til at helikopterselskapene må være registrert og godkjent i Norge.

Ved å legge til en paragraf i den samme forskriften der det presiseres et krav om at helikopterselskapene må ha intern CAMO, kan Samferdselsdepartementet

redde situasjonen igjen. Likevel kan den nye regelverksendringen gjennomføres i norsk rett og implementeres for flyselskapene som opererer innenfor EØS territoriet, slik at de kan få de samme fordelene som sine konkurrenter i EU. På denne måten vil Samferdselsdepartementet og regjeringen kunne bevare flysikkerhetsnivået på kontinentalsockkelen og landets totalberedskap, samtidig som konkurransevnen til norske flyselskaper vil ivaretas gjennom regelverksendringen.

Selv om saken virker faglig enkel og løsningen opplagt, er det vårt inntrykk at den kan være politisk vanskelig på grunn av forventninger fra EU. Under årets Solakonferanse uttalte statssekretær Jacob Bjelland at også den nasjonale HOFO forskriften er under press fra EU-kommisjonen. På bakgrunn av alle de negative konsekvensene som har blitt påpekt av aktørene, anbefalinger fra sikkerhetsstudier og norske myndigheters ambisjon om null helikopterulykker på norsk kontinentalsockkel, har vi tillit til at den riktige avgjørelsen om å bevare nasjonal HOFO forskrift og krav til intern CAMO blir tatt. Dette er også i tråd med samferdselsministerens uttalelse. Vi følger opp saken videre, og venter nå på et møte med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet.

Din sikkerhet, vårt ansvar.



Nettside, Facebook og nyhetsbrev!

NHF sender ut nyhetsbrev til sine medlemmer når det kommer nyheter på nettsiden. Men for å få nyhetsbrevene må du være påmeldt vår mottakerliste.

Påmelding til NHFs nyhetsbrev gjøres oppe til høyre på vår nettside:
www.nhaf.no/newsletter/

Nå som vi er ute av COVID-pandemien har det blitt mer aktivitet i forbundet og vi kan holde fysiske møter med medlemmene. Men for å få en levende nettside og et interessant blad er det ønskelig at flere engasjerer seg. Tips og artikler mottas med takk, og kommer det på trykk så kommer NHF-kniven din veg!



Drone Safety Summit

Årets Solakonferanse ble gjennomført 19. til 21. september. I år handlet det om offshore flysikkerhet, samt bærekraft gjennom å redusere det miljømessige fotavtrykket ved hjelp av ny teknologi.

Programmet er stort og variert. Men før den offisielle Solakonferansen starter på tirsdag, starter arrangørene uken med et dedikert seminar for dronesikkerhet.

Nordic Unmanned & Avinor Drone Safety Summit

Noe av den nye teknologien det snakkes om er droner. Droner kan erstatte mye av det arbeidet som i dag utføres av bemannede helikoptre. De kan inspirere og kontrollere installasjoner, fartøy og fly last over store rekkevidder. I år har Nordic Unmanned og Avinor fått viet en hel dag til å snakke om integrering av droneflyvninger sammen med bemannet luftfart og sikkerheten som kreves for å gjennomføre dette.

Drone Safety Summit åpnes av Øivind Solberg, styreleder i Stiftelsen Solakonferansen og konferansier Jarle Gimmedstad. Ett av dagens store spørsmål er om regulerende myndigheter klarer å henge med i den raske utviklingen av ubemannede operasjoner.

OHI, Omni Helicopters International

Jeremy Akel, CEO i Omni Helicopters International er førstemann ut til å snakke om uønskede hendelser. Hvordan vi ved hjelp av rapportering og deling av

rapporter mellom ansatte og operatører kan øke sikkerhetsnivået i offshore helikopterflyvninger ved å lære av hverandre.

Ved å fremme en aktiv rapporteringskultur og dele slik kritisk informasjon kan man identifisere faremomenter og redusere risiko enklere. Dette vil også gi ledelsen bedre verktøy til å prioritere og delegere ressurser bedre. I dag deles mange av disse rapportene mellom operatører via HeliOffshore. Men muligheten for å utvikle egne rapporteringsverktøy som apper kan gjøre rapportering og deling enklere ved hjelp av dagens mobilteknologi.

Luftfartstilsynet

Hans Petter Heimro er inspektør i ubemannet luftfart. Han forteller om Safety Management Systems (SMS) for ubemannet luftfart. SMS er et system for å skape bedre sikkerhetskultur, identifisere og rapportere faremomenter og uønskede hendelser. Dette er allerede godt integrert hos helikopter operatørene i Norge.

Det er krav om at alle firmaer som søker operatørsertifikat for lett ubemannet luftfart etablerer et Safety Management System. Ikke alle operatører innen ubemannet luftfart vil måtte ha SMS for å operere. Det kommer an på størrelsen på fartøyene, operasjoner som blir utført og operatørfirmaets størrelse. De fleste droneoperatører i Norge er små med mindre enn 10 ansatte.

Hvis søker faller inn under sertifisert kategori for flyvning av blant annet passasjerer eller gods over befolkede områder må man ha slike systemer på plass uansett. Hovedpunktene i SMS for ubemannede operasjoner er lik som for bemannet luftfart.



Konferansen Jarle Gimmedstad åpner Drone Safety Summit. Foto: Tom Erik Økvik

Avinor ANS

Sindre Johnsen fra Avinor Air Navigation Services snakker om utfordringer og muligheter ved å dele luftrommet offshore mellom bemannet og ubemannet luftfart. Luftrommet som dagens offshoretrafikk opererer i har tidligere blitt delt mellom operatører, private og militære aktører. Nå må vi også dele luftrommet med ubemannede luftfartøyer.

Avinor ANS jobber med løsninger for å tilpasse luftrommet for både bemannede og ubemannede aktører. Men dette må løses i samarbeid mellom operatører, tilsynsmyndigheter og Avinor ANS. Skal ubemannet luftfart segregeres eller integreres i bemannede luftrom? Et felles system for planlegging og gjennomføring av flyvninger samt rapportering og deling vil være veien videre for alle aktører, men et slikt system må integreres i riktig rekkefølge og tempo.

Paneldiskusjon - Delt luftrom, ny teknologi og prosesser

For å svare på spørsmål rundt ubemannet luftfart og for å høre hvordan de forskjellige instansene ser på innføringen av droner i offshore lufttrafikk blir det kjørt en paneldiskusjon. Her får publikum muligheten til å stille spørsmål via appen Slido.

Diskusjonen starter med innføring og bruk av U-space, det europeiske systemet for å håndtere ubemannet luftfart. Dette systemet er laget for å håndtere et stort antall droner og sikre trygg og effektiv tilgang til luftrommet ved hjelp av automasjon og integrering i harmoni med dagens trafikk kontroll.

Det tar ikke lang tid før det renner inn med spørsmål fra publikum. Vil bransjen akseptere høyere risiko for droner når de ikke har mennesker om bord? Kan det skje at ubemannet luftfart ikke lengre vil være lønnsomt hvis kravene blir for store og reglene for stramme? Og vil kravene til dronepiloter bli de samme som for helikopterpiloter når de skal fly i samme luftrom, er noen av spørsmålene som stilles.

Publikums bekymringer

Det ytres også bekymring for at samarbeidet mellom bemannet og ubemannet luftfart ikke er godt nok. Og farene med at 100 år bemannet erfaring nå skal fases ut til fordel for 10 år med ubemannet erfaring. Samtlige er enige om at beman-



Schiebel Camcopter S-100

net luftfart må informeres mer om hvordan ubemannet luftfart fungerer og at begge må bli bedre til å samarbeide.

I lys av tidens siste avisskriverier om ukjente droner ved oljeinstallasjoner offshore og 50 uønskede droner observert ved Gardermoen, stilles det spørsmål om hvordan vi kan håndtere uønskede droner i kontrollert luftrom og hvordan vi kan beskytte installasjoner mot disse. Hvordan skal kommunikasjonen mellom bemannet og ubemannet luftfart foregå, når dronen skal bero seg på automatikk? Og hva skjer hvis dronen mister GPS signaler, eller piloten mister kontakt med fartøyet?

Dette svares det på fortløpende fra et engasjert panel. For å håndtere uønskede droner har Avinor flere prosjekter på gang ved Gardermoen. Disse prosjektene kan mest sannsynlig også tilpasses installasjoner offshore. Og hvis dronen mister GPS signal eller kontakt med piloten vil dronen kunne fly hjem av seg selv, nødlande eller krasjlande etter en forhåndsbestemt kripeplan.

Møte med Sikorsky

Sammen med leder av LO helikopterutvalg, Henrik Solvorn Fjeldsbø og styremedlem i Norsk Flygerforbund, Torstein Sandven fikk NHF's leder Øyvind Strøm og styremedlem informasjon Tom Erik Økvik møte representanter fra Sikorsky.

Sikorsky bygger i dag store og svært avanserte helikoptre som opererer under de mest ekstreme forhold. Men representantene fra Sikorsky lar seg imponere over

hva den ubemannede bransjen har fått til. De mener at dronebransjen fortsatt er i en tidlig fase, og ønsker derfor ikke å begi seg ut på dette feltet selv helt enda. Med et glimt i øyet sier de at de ville ha overkomplisert en slik drone og at denne ikke ville vært konkurransedyktig.

Henrik forteller at arbeidsmengden i bransjen har gått opp nå som pandemien endelig har sluppet taket. Dette bekrefter representantene fra Sikorsky at de har sett basert på det økende antallet timer som flys på samme antall helikoptre som før pandemien.

Sikorsky forklarer også hvorfor tilgangen på girkasser har vært svært lav den siste tiden. Dette skyldes at et større parti med kritiske kulelagre til girkassene ikke møtte de svært høye kravene til kvalitet da de ble mottatt hos Sikorsky. Problemet er belyst og produksjonen forventes å være tilbake til normalen ved utgangen av oktober inneværende år.

Produksjonen av S-92 er i gang igjen, selv om den aldri var helt stengt. Sikorsky forventer en økning i bestillinger av nye maskiner i takt med at markedet reiser seg etter pandemien. Og advarer samtidig mot lengre leveringstider på maskiner til å begynne med. De forutser også at med dagens uttak av flytimer vil de første S-92'ene nå skrogets levetidsbegrensning på 30'000 flytimer i starten av 2025.



Sola-ordfører Tom Henning Slethei åpner Solakonferansen. Foto: Tom Erik Økvik

Første dag av Solakonferansen åpnes av ordfører i Sola kommune, Tom Henning Slethei. Han kan fortelle om vanskelige år under pandemien, men ser at ting er på bedringens vei.

Først ut på dagens agenda er utdeling av Solakonferansen Safety Award. Prisen går til et firma som startet med ugrassprøyting fra luften i British Columbia, Canada for 75 år siden. Før det etterhvert endte opp som en av de største offshore helikopter operatørene i verden. De har jobbet hardt og vært en leder innen utviklingen for offshore helikopter sikkerhet.



Sola-ordfører Tom Henning Slethei t.v og Øyvind Solberg t.h. deler ut årets sikkerhetspris til CHC Helikopter Service. Prisen tas i mot av Espen Klingan

CHC Group får i år prisen for sitt enestående arbeid innen offshore sikkerhet. Sales Manager Espen Klingan hentes opp på scenen for å få overrakt prisen fra ordfører Tom Henning Slethei og styreleder i Stiftelsen Solakonferansen, Øyvind Solberg.

Leonardo

Før sjef for Leonardos system integrasjon Luca Medici får ordet, introduserer leder av konferansekomiteen Ole Morten Løge dagens program og konferansier Jarle Gimmestad ønsker publikum velkommen.

Luca forteller om Leonardos visjon for økt bærekraft og et mindre miljøfotavtrykk ved bruk av ny teknologi. For å nå sine mål må det finansielle økosystemet endres. Selv om spørreundersøkelsen som blir gjennomført av Volocopter senere denne dagen viser at flere operatører og kunder er villige til å betale for mindre fotavtrykk, viser realiteten seg at få prioriterer dette i vanskelige tider.

Leonardo har jobbet i lang tid med å redusere sine utslipp. Blant annet gjennom biodrivstoff, økt levetid på sine komponenter, redusert vekt på maskinene og tatt i bruk det siste innen navigasjonsutstyr for bedre ruteplanlegging. Dette reduserer drivstoff forbruket samtidig som det reduserer bakkestøy. Fokuset er nemlig ikke bare på klimautslipp, men også støy. Ved hjelp av ny teknologi og software kan man kalkulere lydavtrykket til et hvert helikopter, og bedre tilpasse flyvninger for å redusere støypåkjenningen for de på bakken.

Men som Luca nevner til å begynne med, må operatører og kunder påta seg en høyere kost for å nå sine utslippsmål. SAF, eller Sustainable aviation fuel, koster mye mer enn vanlig Jet-A1. Og ingen helikoptre er i dag sertifisert for å fly med 100% SAF.

Volocopter

Volocopter sammen med DB Schenker har utviklet et konsept for frakt av last og

mennesker ved hjelp av droner. Leder for virksomhetsutvikling, Luis Perin, viser oss deres visjon om hvordan droner kan ta over shuttle trafikken offshore.

De viser fram sin Volodrone som kan løfte 200 kg og fly 40 km helt elektrisk. Dronen har 18 propeller som drives av ni separate battericeller. Den kan fly underhengende last og last i dedikerte bokser. De ser for seg å kunne fly last autonomt mellom rigger, fra båter og kanskje til og med mennesker.

Dette vil eliminere behovet for et dedikert helikopter som buss mellom riggene. Og operatøren kan redusere delelageret offshore når en drone enkelt kan flytte deler fra et hovedlager til ønsket rigg kjapt.

Airbus Helicopters

Airbus Helicopters og visepresident for markedsutvikling, offshore olje, gass og vind, Thierry Mauvais er tilbake i Norge igjen. Sist de var her var fokuset på sertifisering av avisingssystemet som installeres på deres H175. Maskinen er ikke sertifisert med avising enda, da de må teste dette i en vintersesong til. De leter nå etter hangarplass slik at de kan komme tilbake igjen og utføre flere tester. De håper på en kaldere vinter og har siktet seg inn på en tur til Hammerfest senere i år.

Airbus fokuserer også på støyprofil. De kan fortelle at ved hjelp av deres nye design og

teknologi har oppnådd lydprofiler lavere enn en liten lastebil på 15 meters avstand sammenlignet med et helikopter som flyr 150 meter (490 fot) over observatøren. Ved hjelp av nydesignede blader, fenestron og optimaliserte hastigheter har de oppnådd svært lave desibel målinger.

VSR700

Timothy Williams, rådgiver for VUAV¹ og maritime helikoptre introduserer helikopterdrone VSR700. Helikopterdrone veier 700 kg, har en rotordiameter på 7,2 meter og kan fly mer enn 10 timer med 100 kilo last. Med en rekkevidde på 80 til 100 nautiske mil, og kapasitet til å løfte 220 kg underhengende last er denne dronen designet mest med tanke på last og militære operasjoner.

Sikorsky Aircraft Corporation

Leon Silva, visepresident for globale kommersielle og militære systemer oppdaterer konferansedeltakerne på hvordan deres deletilgang har påvirket flåtens operative tilgjengelighet. De kan vise til tilgjengelighetstall så høye som 93,4%. Sikorsky ønsker å nå høyere enn 95% tilgjengelighet på S-92 flåten, og årsaken til de "lave" tallene er råvaremangel og at sertifisering av nye deleprodusenter har tatt lang tid.

S-92 har nå flydd mer enn 2 millioner flytimer. Flere skrog har passert 20 000

flytimer, og to skrog har passert 25 000 flytimer. Med en levetid på 30 000 flytimer ser Sikorsky nå lyset i tunnelen og mulighetene for å selge nye S-92'er. Da pandemien kom så Sikorsky seg nødt til å stenge ned produksjonsfasilitetene i Coatesville, Pennsylvania. Ikke bare fordi pandemien inntraff, men fordi markedet var mettet med store helikoptre. En liten del av produksjonslinjen har blitt flyttet til West Palm Beach i Florida, hvor de i dag produserer noen få VIP og SAR helikoptre.

Sikorsky ser nå på mulighetene for å åpne en ny og større produksjonslinje i Florida, Owego utenfor New York eller hos PZL-Mielec i Polen, som ble kjøpt opp av Sikorsky i 2007. Sikorsky ønsker her å produsere S92A+, med ny hovedgirkasse i aluminium, større vinduer og høyere nyttelast. S-92A+ er planlagt levert fra 2026, men markedet har i dag ikke vist den store interessen som Sikorsky hadde håpet på. Det spekuleres i om dette kan være fordi at S-92A allerede er en særdeles pålitelig plattform, og at operatørene ikke ser det store behovet for oppgradering. På spørsmål fra publikum om Sikorsky har muligheter for implementering av HTAWS² og live HUMS³ svarer Leon at de har og kan utvikle slike systemer for S-92 flåten, men at kundene ikke har etterspurt dette eller vært villig til å betale for slike systemer.



Torstein Sandven og Henrik Solvorn Fjeldsbø foran en modell av S-92A.
Foto: Tom Erik Økvik

¹ VUAV - Vertical Unmanned Aerial Vehicle

² Helicopter Terrain Awareness and Warning System

³ Health and Usage Monitoring System



Politiets helikoptertjeneste

Det norske politiets helikoptertjeneste har i år tatt turen bort til Solakonferansen med sitt AW169. Gunnar Arnekleiv er sjefspilot ved politiets helikoptertjeneste. Han kan fortelle om deres tjeneste og om svært mange oppdrag. Bare i 2021 rykket de ut hele 728 ganger! Det er nesten to oppdrag hver eneste dag gjennom hele året. Maskinene er kjøpt av Leonardo, som produserer AW169 i Vergiate, Italia. Politiet har gått for en "turnkey" løsning hvor leverandør skal stå for komplett levering, installering og sertifisering av alle systemer. Samt vedlikehold, logistikk og tilgang på reservedeler. Med en maskintilgjengelighet på 99% må det sies å ha vært en suksess.

De tre maskinene skulle i utgangspunktet kunne levere til sammen mellom 2000 og 2250 flytimer i året. Siden første maskin ble levert i juni 2019, har de innen 1. september i år flydd hele 5700 timer. To av maskinene er innredet for transport av personell, og en maskin er dedikert til overvåkning med tilhørende sensorer. Til enhver tid ønsker politiet to operative maskiner og en i backup. Patria som er eid av Kongsberg Defence & Aerospace tar seg av vedlikeholdet av maskinene på Taraldrud utenfor Oslo.

Cougar Helicopters Inc.

Som leder for driftstjenester i Cougar Helicopters, J.J. Gerber selv sier når han entrer scenen, har han invitert seg selv til Solakonferansen. Til latter fra publikum anbefaler han andre som ønsker å presentere på konferansen men som ikke har blitt invitert, til å gjøre det samme. Gerber forteller om den vanskelige tiden Cougar har vært igjennom siden pandemien. Med lange leasingavtaler og en nedgang i passasjertall fra 42.000 i 2016 til bare 17.800 i 2021. Vi i Norge har vært heldige, som i motsetning til Cougar har hatt en moderat økning i operasjoner til og fra norske installasjoner.

Cougar opererer i et miljø hvor mange andre ikke våger å fly. De flyr ekstremt lange turer ut fra Saint John's i Canada. Isfjell som er 100 meter høye flyter rundt i blåmyra hvor de flyr mellom snøbyger på vei til installasjoner over 250 nautiske mil fra land. Mange av rutene de flyr tar over to timer én vei, og de mest ekstreme rutene kan ta opptil seks timer tur-retur. De flyr med to interne drivstofftanker, og må ofte ha additiver i drivstoffet så det ikke skal fryse.

Så lange ruter gjør at Cougar må tenke svært nøye gjennom menneskelige faktorer, og ta høyde for varierende vind og vær på de enorme distansene i større grad enn andre operatører. Ofte får et mannskap kun fly én tur til dagen, og til nøds to. Hvis ikke vil de overgå sin tilmålte tid for flyvning. Gerber ønsker seg raskere maskiner som kan fullføre ruten på kortere tid. I dag kan man fylle maskiner med så mye drivstoff man bare vil for å nå så langt som mulig. Men passasjerene blir sittende timevis i maskinen, iført overlevelsesdrakter uten mulighet for å strekke på beina eller gå på do. Gerber mener den beste løsningen vil være å få ned den totale flytiden for passasjerer og mannskap. Og etterspør derfor raskere løsninger i stedet for langtrekkende helikoptre som i dag. Raskere løsninger vil også øke sikkerheten til de som jobber der ute i havet. Ved disse avstandene vil et redningshelikopter fra alarmeren gå bruke mer enn to timer ut til havaristen.

Bell Helicopters

Scott Poster, designsjef for Bell 525s drivlinje er med oss på Zoom fra USA. Han tar oss gjennom deres nyvinninger innen girkasse design og forteller om løsninger de har tatt i bruk for å gjøre maskinen tryggere og mer driftssikker. Bell har valgt å gå for en løsning som separerer alle de fem girkassene som utgjør store deler av drivlinjen på maskinen.

Alle giringer med svært høye turtall, altså mer enn 6000rpm, er tatt ut av hovedgirkassen og plassert i tilstøtende girkasser for å skjerme hovedgirkassen for disse påkjenningene. Oljekjølere er montert direkte på hovedgirkassen uten behov for smurte lagre som krever vedlikehold, og for å unngå eksterne oljeslanger som kan være utsatt for lekkasje. Slinger og rør som allikevel må monteres på utsiden av kassen har et dobbel o-ring design som ikke er avhengig av kompresjon fra skrudde koblinger for å tette. Dette reduserer mulighetene for menneskelig feil.

Girkassen er designet for å fordele belastningene bedre, noe som også øker kassens overlevelsessevne skulle den miste tilgang på smørolje. Girkassen har vært gjennom omfattende tester for å sikre driftssikkerhet skulle dette problemet oppstå, og prototyper av kassen har vært kjørt gjennom alle tenkelige scenarier med og uten smørolje. Disse har vist svært god overlevelsessevne under ekstreme forhold.

Antallet roterende deler i hovedgirkassen er også svært redusert. Dette designet skal forhåpentligvis redusere behovet for vedlikehold og vedlikeholdsrelaterte hendelser. Mindre vedlikehold vil også redusere kostnaden for operatøren. Bell har samtidig valgt å gå for en zink-nikkel overflatebehandling av rotormasten. Denne overflatebehandlingen skal øke slitasjemotstanden og er mer miljøvennlig enn kadmium.

Siste dag av Solakonferansen er kommet. Dagen starter med at konferansier Jarle Gimmedstad viser en liten førpremiere av TV-programmet Reddet, som kommer på TV2 i november.

IOGP ASC

Først ute onsdag er styreleder i IOGP ASC¹ Tony Cramp. IOGP er en medlemsorganisasjon som representerer de største olje- og gasselskapene. Medlemmene i IOGP drar nytte av enorme mengder data og informasjon som deles offentlig mellom medlemmene. Og som gjør at de kan lære av hverandre og forbedre sine prosedyrer for en sikrere og mer miljøvennlig operasjon.

IOGP's mål er å unngå fatale ulykker. For å nå sine mål ønsker Cramp at operatører og kunder sammen skal bruke kontraktene de inngår for å fremme sikkerhetskultur. Ved å forbedre og tilpasse kontraktene med krav om høyere sikkerhet for å presse på og betale for en høyere industristandard.

Med medlemmer i 58 land har IOGP god oversikt over antallet flytimer som flys i olje- og gassbransjen rundt om i verden. Siden 2019 har de sett en enorm nedgang, men i det siste har markedene hentet seg inn igjen, og de forventer en moderat oppgang i løpet av 2023. Sammen med nedgangen i flytimer for helikopter i olje og gass sektoren har også antallet dødelige ulykker gått kraftig ned.

Fra 33 døde i 2018 til fire døde i 2019. Men i takt med at markedet har tatt seg opp igjen har også antallet fatale ulykker økt, og 22 har dødd i olje- og gassrelaterte helikopterulykker hittil i 2022. Det positive i disse ulykkene er at det ikke skyldes fabrikk- eller systemfeil. Men rapporter peker på gammel teknologi, gamle maskiner, press og trange lommebøker som følge av kostnadspress.

¹ International Association of Oil & Gas Producers, aviation subcommittee



Henrik Solvorn Fjeldsbø t.v. og Tommy Olsen t.h. presenterer LO Helikopterutvalg og CAMO saken

HeliOffshore

Leder for HeliOffshore, Tim Rolfe har tatt turen til Solakonferansen for å informere om deres strategiske sikkerhetsprogram og det de mener er kjerneelementene i framtidens industrisikkerhet. De tre hovedelementene er investering, tillit og læring. HeliOffshore med sine 110 medlemsoperatører, hvorav 50% er helikopteroperatører, baserer seg også på deling av informasjon og data for å forbedre sikkerhet og industristandard. Men i motsetning til mange andre som ønsker nye helikoptre, ønsker Rolfe å investere i ny teknologi til de allerede eksisterende helikoptrene på markedet. Både av økonomiske hensyn, men og av miljømessige hensyn.

Rolfe snakker også om temaer som stresser og presser bransjen etter pandemien og med krig i Europa. Blant annet snakker han om mangel på råvarer. Uten å nevne type eller produsent forteller han om mangel på olje til visse komponenter. Produsenten har sett seg nødt til å skrive enkle prosedyrer for filtrering av brukt og skitten olje, slik at den kan brukes på nytt da det ikke lar seg gjøre å oppdrive ny olje. HeliOffshore er kritiske til at bransjen beror seg på leverandører som har monopol på visse varer.

LO Helikopterutvalg

LO Helikopterutvalg har blitt invitert til å snakke om den pågående CAMO saken hvor EASA har hastevedtatt større regelverksendringer uten en tilstrekkelig prosess. Leder i helikopterutvalget Henrik Solvorn Fjeldsbø og nestleder i

Norsk Helikopteransattes Forbund Tommy Olsen informerer om bekymringene ved en eventuell åpning for utflytting av CAMO organisasjonen til utlandet.

Da kan norske myndigheter miste styring og kontroll. Ikke bare på helikoptrene, men også på operatørene som opererer på norsk sokkel. De benytter anledningen til å skryte litt av Luftfartstilsynet også. De er godt fornøyde med jobben som Luftfartstilsynet ellers gjør, og som sikrer en svært høy standard vi kan være stolte av i den norske luftfarten.

Henrik informerer også litt om hva helikopterutvalget jobber med for tiden. Etter Turøy ulykken i 2016 ble EC225 og AS332 L2 satt på bakken. De nyere utgavene av Super Puma er ikke lengre å se på norsk sokkel. I dag står den norske offshorebransjen på en fot. S-92A er det eneste helikoptret i tilbringertjeneste nå. Dette betyr at om noe skulle skje slik at denne typen blir satt på bakken, er det ikke lengre andre alternativer til helikoptertransport.

LO Helikopterutvalg har derfor vært hos de forskjellige produsentene for å se på nye typer og kommet med sine innspill til hva som trengs i morgendagens offshorehelikoptre. Pr. i dag er det enda ikke kommet en løsning på problemet.

Samferdselsdepartementet

Statssekretær Jakob Bjelland er nestemann ut. Han har aldri flydd med offshore-

helikoptre, men har jobbet offshore for Aker Solutions og Wärtsilä. Han mener droner og grønn luftfart er løsningen for mindre karbonutslipp. De er bedre rustet for effektiv konkurranse i Norge sammenlignet med langsom transport langs vei og jernbane.

Bjelland benytter sjansen til å skryte av Equinor som har gjennomført verdens første logistikkoperasjon med drone fra Mongstad til Troll A-plattformen i Nordsjøen. Dette flytter grenser og åpner for enorme muligheter. Bjelland takker også Luftfartstilsynet som har vært effektive i å utvikle et nytt regelverk for droner. Han uttrykker støtte til CAMO-saken. Og informerer om at EU fortsatt ønsker å innføre HOFO i Norge, noe departementet er i mot. Departementet ønsker heller ikke å ta en avgjørelse før HSS 4 blir gjort tilgjengelig.

NHO Luftfart

Administrerende direktør i NHO Luftfart, Torbjørn Lothe legger fram tall som viser utsiktene for norsk luftfart. Sammenlignet med 2019 er det fortsatt nedgang i antallet passasjerer innenlands, ned 12%. Dette tilsvarer 1,9 millioner passasjerer. Internasjonalt er nedgangen enda større. Ned 23% tilsvarende 4,8 millioner passasjerer. Sammenlagt er det en nedgang på 18% og 6,7 millioner passasjerer. Disse tallene vil ikke bare kunne skyldes på pandemi, da tekniker- og pilotstreik også har ført til reduserte passasjertall.



Drone fra Nordic Unmanned

Først nå begynner vi å se ettervirkningene av covid pandemien. Det er mindre etterspørsel, trafikkfallene går ned, og Torbjørn frykter at business segmentet muligens ikke vil ta seg opp til pre-pandeminivåer igjen. Antallet godt betalende kunder reduseres drastisk.

Den helbredende effekten lar vente på seg da mange land enda har restriksjoner og stengte grenser. Men Torbjørn sier at menneskeheten liker å utforske, og har troen på at vi vil reise verden rundt igjen i nærmeste framtid.

Flyselskapene står i en svekket finansiell posisjon nå. Flere selskaper har lånt enorme summer for å holde hodet over vann, og noen har fått statlig støtte. Ikke alle selskapene har hatt like gode muligheter til rask restrukturering tidlig i pandemien, og dette gir disse selskapene et dårligere utgangspunkt for å konkurrere og overleve nå som pandemien er over. Samtidig er flyplassavgiftene på vei tilbake til normalen, moms og CO₂ avgifter øker, og krav til økt bruk av den dyrere drivstoffblandingen SAF øker.

Flere lavkostselskaper har funnet måter å utnytte markedskollapsen på, og flere nye selskaper har dukket opp i ettertid. Tiden vil vise hvor mange som klarer å stable seg

på beina for å bli en konkurrent i dagens trange marked. Uansett utfall er luftfart strategisk og kritisk viktig i Norge. Å opprettholde rutenettverket er vesentlig for mange i det langstrakte land. Det er viktig både for eksport, men også for turisme. Det genererer arbeidsplasser og kompetanse, både direkte og indirekte.

Vi er konkurransedyktige fordi vi er et rikt og velorganisert land med et sterkt innenlandsmarked, men vi er svært dyre og har flere skatteulempen sammenlignet med lavkostselskaper i andre land. Det har vært flere store streiker i år, og mange meklinger. NHO Luftfart ser på muligheter for å unngå dette i fremtiden. I dag er avtalene mange og kompliserte. Gjerne også vanskelige å oppdatere og modernisere, noe som skaper konflikt. Kanskje kan en felles bransjeavtale for besetning, og en gjensidig industriavtale for å sette en felles minimumsstandard øke mulighetene for klarere og bedre forhandlinger i fremtiden.

Avslutningsvis stiller NHO Luftfart spørsmål ved om det trengs en sterk og konkurransedyktig norsk luftfartsindustri som sørger for en konsekvent, omfattende og effektiv måte å frakte folk og gods på. Eller er det nok at vi har luftfartstjenester utelukkende basert på konkurranse med lave priser og markedsdrevet ruteplanlegging?

SKYTRAC Systems

Regionleder Luke Billington og leder for utvikling Jeff Sherwood har tatt turen til Norge for å snakke om deres kommunikasjonsystem SKYTRAC. Hvordan dette kan forandre hverdagen til operatører og tilrettelegge for direktesending av data, bilder, bredbånd og kommunikasjon via satellitt.

SKYTRAC kan skilte med 100% global dekning takket være bruken av 66 Iridium Certus LEO¹ satellitter som kretser 800 km over bakken. Systemet gjør at man kan snakke sammen og strøme direktesendt video uavhengig av hverandres posisjon på kloden. Med en båndbredde på opptil 704 kbps og en tregthet så lav som 150 - 500 millisekunder, er det ekstremt raskt sammenlignet med inmarsat-systemet som bruker geostasjonære satellitter 35.400 km over bakken. Da snakker vi om en tregthet på opp mot hele 3 sekunder.

Systemet kan brukes til å spore fartøyet det er installert i ved ulike intervaller. Slik at operatør og kunde kan se hvor fartøyet er til enhver tid. Dette kan også brukes til å registrere hendelser som avgang, landing, og ruteavvik eller varsling av nødsituasjoner. Det muliggjør bruk av live HUMS, FDM² og annen datainnsamling mens fartøyet er i luften.

UK Civil Aviation Authority

Flyoperativ leder Andrew Thorington og flyoperativ treningsinspektør Richard Naylor har kommet til Solakonferansen for å snakke om hva det britiske luftfartstilsynet har jobbet med etter at de forlot EU og EASA. Etter fire år og utallige statsministre har det blitt lagt ned mye arbeid for å forlate EASA-regelverket. Det er nå opprettet et eget britisk regelverk for luftfart som opererer i Storbritannia. Selv om den offisielle overgangsperioden er over, er de fortsatt i en overgang. For å unngå plutselig stopp i operasjoner har deres luftfartstilsyn godkjent lettelser i regelverket som vil vare ut 2022.

Lettelsene tillater fortsatt bruk av EASA-lisensierte protokoller og lisenser for britiskregistrerte maskiner. Inkludert trening, godkjenningsprivilegier og vedlikeholdsaktiviteter. Når lettelsene blir fjernet må alle operatører og maskiner som opererer på britisk side ha egen britisk godkjenning og lisens.

¹ Low earth orbit

² Flight data monitoring

Uansett utfall er luftfart strategisk og kritisk viktig i Norge.

Det jobbes aktivt med å forbedre sikkerheten på britisk side. Fra å ha 32 åpne saker om sikkerhet har de nå fire igjen som ikke er lukket. Disse sakene går på anbefalinger som vil øke sjansene til at passasjerer overlever ulykker med helikopter og å unngå ulykker i første omgang. De fire sakene som gjenstår er videreutvikling av FDM, høyere krav og sertifisering av helideck, forbedret offshore kommunikasjon samt helideck belysning, HMS³, HTAWS⁴ og DGPS⁵ innflyvning. Det britiske luftfartstilsynet jobber videre for å forbedre sikkerheten, og ser på løsninger for å unngå landinger på feil rig, nye retningslinjer for heising på vindmøller og forbedret overlevelsessevne ved uhell. HTAWS blir også et krav fra starten av 2025.

NUAer

NUAer er siste aktør ut på Solakonferansen i år. NUAer driver med fjernmonitoring av maritime utslipp ved hjelp av en Aerosonde montert på droner. De er eid av Nordic Unmanned og finske Aeromon. Administrerende direktør i NUAer Kristin Aune står på scenen for å fortelle om hvordan de sniffer på utslipp fra skip, for å ta de som ikke driver i henhold til regelverk for utslipp av svovel og andre klimagasser.

Fra før har utslipp fra skip vært en matematisk kalkulasjon, men for å redusere utslippene ytterligere har kravene blitt strengere, og fysiske målinger har blitt den nye standarden. Svovelutslipp fra tungolje

brukt i store skip vil kunne føre til 500,000 premature dødsfall for beboere i nærheten av store havner innen 2025.

Før ble det tatt drivstoffprøver av hvert fjerde skip som passerte litauiske havner for å avdekke utslippsjuks. Nå jobber NUAer over hele Europa, primært i Frankrike, Spania og Litauen for å sniffe ut skip som forurenses for mye. Prøven tas i løpet av 75 sekunder hvor dronen ligger med en sikkerhetsavstand på 100 meter bak fartøyet som måles. Og innen 30 minutter er prøven tatt, kvalitetssikret og sendt direkte til myndigheter som kan utstede bøter på opptil \$80.000 USD.



Airbus Helicopters helikopterdrone VSR700
Foto: Airbus Helicopters

³ Helideck monitoring system

⁴ Helicopter Terrain Awareness and Warning System

⁵ Differential GPS



Leonardo var også tilstede, og viste fram en svært blank AW169. Foto: Jostein Karlsen



Airbus viste fram en av deres H175 uten deice. Foto: Jostein Karlsen





HAI Heli-Expo 22

Foto: Jostein Karlsen

Heli-Expo, årets aller største begivenhet for helikopterentusiaster ble avholdt i Dallas, Texas. Det er her Bell Helicopters har sitt hovedkvarter. Over 13.000 mennesker og 590 utstillere har møtt opp for vise fram og få med seg det nyeste helikopterbransjen har å by på. Etter et års pause grunnet korona pandemien er nå Heli-Expo tilbake, og bransjen klør etter å få vise fram det de har jobbet med i mellomtiden.

Blant 40 utstilte helikoptre, droner og alle menneskene finner vi NHFs leder, Øyvind Strøm og styremedlem økonomi, Jostein Karlsen. Sammen med representanter fra LO helikopterutvalg har de reist til Dallas for å overvære utstillingen.

Tross kaldt vær var det likevel fint å komme fram til storbyen Dallas. Heli-Expo er en meget imponerende messe, med ekstremt mye interessant for oss som er over middels interessert i helikoptre. Her selges alt man kan tenke seg i bruk på helikoptre. Fra kulelagre og understell, til fullstendige helikoptre. Utstillingen bærer likevel preg av at det har vært stillstand i helikopterbransjen en stund, og det er lite nytt å melde.

Alle som opererer på norsk sokkel har lenge ventet på en ny type som kan konkurrere med og steppe inn om det skulle skje noe med den trofaste offshore bussen S-92A. Representantene fra Norsk Helikoptersancesses Forbund og LO helikopterutvalg har vært i møte med produsentene av de tre helikoptermodellene som er aktuelle arvtagere på norsk sokkel, nemlig Bell, Leonardo og Airbus.

BELL 525

Det har vært tre svært travelt dager på Heli-Expo, og dagene går i ett med møter fra morgen til kveld. Etter selve messen var også LO helikopterutvalg invitert av Bell, til Fort Worth utenfor Dallas til å prøvefly deres 525 Relentless med en oil & gas kabinkonfigurasjon. Maskinen har da komplett interiør installert og endelig lydisolering er på plass.

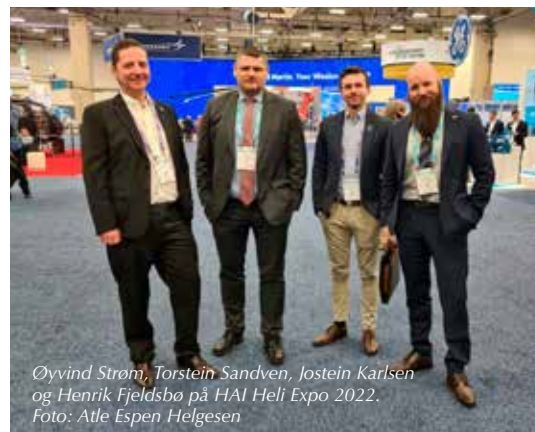
Jostein satt på fremste rad og nøt utsikten i solskinnet. "Det var en fin opplevelse å fly Bell 525. Utvalget har vært her før, men dette er første gang jeg får sitte i maskinen. Maskinen er imponerende. Svært stille og meget behagelig å sitte i. Nesten ikke vibrasjoner, og den har store fine vinduer som gjør at maskinen virker svært romslig, hvertfall fra fremste rad." - Sier Jostein Karlsen som til daglig er helikoptertekniker på Sola.

I år var det mye fokus på lasterom. Bell viste fram sin lastedør, hvor høyden og designet er gjennomført med tanke på de som til daglig skal løfte inn og ut all bagasjen som en offshorearbeider skal ha med seg.





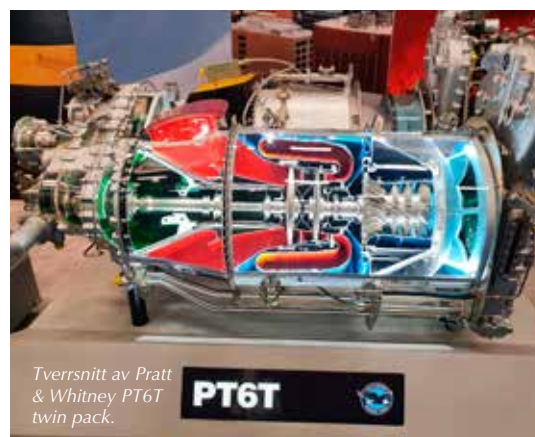
Erik Hamremo, Jostein Karlsen og Kenneth Bergland foran Bell 525. Foto: Jostein Karlsen



Øyvind Strøm, Torstein Sandven, Jostein Karlsen og Henrik Fjeldsbø på HAI Heli Expo 2022. Foto: Atle Espen Helgesen



NHF's leder Øyvind Strøm har funnet sitt nye framkomstmiddel.



Tverrsnitt av Pratt & Whitney PT6T twin pack.

Under møtet med Bell ble det pratet om typesertifisering av den nye maskinen. Sertifiseringsprosessen har tatt mye lengre tid enn planlagt. Dette skyldes at FAA, det amerikanske luftfartstilsynet er svært overarbeidet etter oppvasken rundt 737 MAX problematikken. Og at det nye fly-by-wire systemet må møte særegne sertifiseringskrav. Bell har ikke lengre noe estimat på når sertifiseringen kan være klar.

Airbus

Airbus var også på plass på Heli-Expo. De hadde med seg en H175 i et prekt fargeskjema. Her var det også fokus på lasteplass og ergonomi. De har brukt mye tid på å utvikle en lettvekts stige som kan felles inn i lasterommet uten å ta opp for mye plass. Og som skal gjøre hverdagen enklere og tryggere for stuerene. Det er fint å se at produsentene også tenker på de som jobber rundt maskinen.

Samtidig jobbes det iverdige med å få maskinen sertifisert med nytt avisingsssystem. Dette skal det være mulig å demontere i sommermånedene, slik at man kan spare vekt og plass i lasterommet. I løpet av året skal Airbus til Norge for å teste deres prototype i kaldt norsk vintervær. Hvordan det gikk kan du lese mer om på side 28.

Middag med Sikorsky

Sikorsky inviterte på middag. Det var svært interessant å sitte i samme rom som en sjefingeniør for S-92A og diskutere diverse problemstillinger. Problematikken rundt tail rotor pitch change shaft (TRPCS) som gjorde at hele bransjen holdt pusten i 2017, framtiden for Sikorskys S-92 og utviklingen til A+ eller B-modell.

Sikorsky er klare til å produsere S-92A+ modeller om kundene ønsker å bestille de, men hittil har det vært stille. Det kan jo skyldes at vi akkurat er ute av en stor pandemi. Men for at det skal bli lønnsomt å produsere denne oppgraderte utgaven av nordsjøens arbeidshest må det komme en stor kjøper på markedet, ellers vil enkeltmaskiner bli svært dyre.

S-92B som Sikorsky har reklamert for tidligere har det vært relativt stille om, og det virker som om fokuset nå er på å levere oppgraderingskit og nye maskiner i A+ utgave. Det går rykter om at produksjonslinjen for S-92 er nedlagt, men dette stemmer ikke. Det er fortsatt produksjon av et fåtall S-92 i West Palm Beach, Florida. Grunnet lav etterspørsel over tid har produksjonstiden gått opp, og nye kunder kan forvente seg en produksjonstid på rundt to år.

Leonardo

Tre hyggelige menn fra Italia inviterte LO helikopterutvalg til møte i fine lokaler. Leonardo har lenge kjempet for å komme inn på norsk sokkel. Med deres AW189 mener de at de skal være konkurransedyktige i Nordsjøen. De reklamerer med god rekkevidde, romslig kabinløsning og en girboks som har vist svært gode egenskaper når den har blitt testkjørt lenge uten smøreolje. Dessverre har ikke kundene vist særlig interesse for maskinen enda, og vi vil nok ikke se AW189 i konkurranse på norsk sokkel med det første.

LCI og Milestone

I møte med leasingselskapene ble det sagt at det minket veldig på lagrede og parkerte maskiner. De fleste er nå på vei ut i markedet igjen. Dette skyldes nok at pandemien er over og at aktiviteten øker. Men selv med økt aktivitet ser heller ikke leasingselskapene den helt store interessen og entusiasmen man hadde håpet på omkring kjøp av S-92A+ eller S-92B. Produksjonstiden er allerede lang, og blir nepper kortere om ingen vil være først ute med å kjøpe den nye modellen.



Droneinstruktør Robert Holand t.v og Mathilde Sivertsen t.h har oppflyvning i drone nivå 2 i Oksebåsen, Andøya. Foto: Anette Asbjørnød



Tord Buck-Jensen venter på godkjenning via appen Ninox til å fly fra tårnet på Andenes Flyplass.



Håvard Berg t.v og Markus Eian t.h låser opp dronen for å fly utenfor klasserommet på Andøya Space Center som ligger innenfor 5 km grensen til Andenes Flyplass.

Dronefag

Dronevirksomheten er i enorm vekst, både innenlands og utenlands. Med slik enorm vekst blir det raskt mangel på formelt utdannet personell til å utføre vedlikehold og drift. Bransjen har lenge ytret et ønske om et offentlig utdanningsløp i norsk videregående skole for å tilfredsstille det økende behovet for personell.

Fra skoleåret 2022 til 2023 åpner en ny utdanningslinje på norske videregående skoler.

» **Dronefag er et nytt yrkesfaglig tilbud som bygger videre på Vg1 Elektro- og datateknologi.**

Faget legger opp til to års skolegang, og to år i lære hos bedrift. Det andre året vil være Vg2 Dronefag, før man etter to år som lærling i bedrift kan ta fagbrev i Droneoperatørfaget. Utdanningsløpet skal gi kompetanse innen operasjoner, drift og vedlikehold av droner i åpen klasse, opp til 25 kg.

Læreplanene for faget skal være klare i løpet av 2022.

I skrivende stund har kun to skoler i landet tatt på seg denne yrkesfaglinjen. Bjørnholt videregående skole i Oslo, og Andøy videregående skole på Andøya i Nordland. Samtidig har mange skoler rundt om i landet åpnet øynene, og ser at dette er et tilbud som kan bringe nye elever til klasserommene.

Det er dog ikke bare å starte opp en slik linje fra bunnen av. Det kreves mye dyrt mekanisk og elektronisk utstyr. For ikke å snakke om selve dronene som kommer i alle prisklasser. Et samarbeid med en nærliggende droneprodusent er nok ønskelig.



Mathilde Sivertsen styrer dronen med kontrollerte bevegelser.



Faglærer i dronefag James Fountain underviser i Åpen-kategori i klasserommet på Andøya Space Center.



BARNEKREFT

TEKST LAILA V JONASSEN, TEKNIKER BRISTOW NORWAY AS



En helt spesiell dag på jobb i Bristow Norway

Lørdag 3 september fikk vi endelig anledning til å ta imot Barnekreftforeningen i Rogaland. Arrangementet var planlagt lenge, men som med mye annet kjekt ble det utsatt på grunn av Covid. September er Barnekreftmåneden og nå som Covid ikke lenger stopper oss satte vi i gang.

Vår øverste sjef (Area Manager) Heidi Wulff Heimark stod i fronten for en ivrig dugnadsgjeng, godt assistert av lineskiftet på Sola. Dugnadsgjengen bestod av mange fra ledelsen, operativt, teknisk og ellers frivillige fra de fleste avdelinger.

» Vi var like spente og forventningsfulle som gjestene våre, denne flotte sensommerdagen.



Randi fra HR var også glad for å få lov å bli med brannbilen en runde.



Alltid blide Dennis er kaptein på denne fligten.



Morgan Salve klar for avgang



Lamborghini Huracan med sine 611 hestekrefter var svært populær

» Det var en fantastisk opplevelse å få være med på å gi disse barna en opplevelse og et avbrudd i hverdagen som de absolutt har fortjent!

Tekniker, Laila V Jonassen

38 barn med foresatte, samt lederen for barnekreftforeningen Anita Jakobsen skulle ankomme klokken 10. Det var mye som skulle forberedes så det var bare å brette opp ermene.

2 nypolerte Sikorsky S-92 ble dratt ut og gjort klar for å fly alle gjestene på sightseeing denne dagen. Det var planlagt at begge skulle flys i formasjon to turer. Været viste seg fra sin aller beste side og dette var selvfølgelig med på å gjøre dagen ekstra vellykket. Langbord ble satt opp midt i hangaren, pyntet med hvit duk. Det ble lagt frem Bristow fargeblyantsett innkjøpt for anledningen og tegneark til alle barna.

Det var 38 barn som hadde gledet seg lenge til å besøke oss denne varme septemberdagen. Det var flere som fikk store øyne da de fikk se de store helikoptrene på nært hold, men det var også veldig spennende med den røde Lamborghini Huracán som også stod inne i hangaren denne dagen. Stas å sitte i fører-setet og bli tatt bilde av! Barna og foreldrene kom fort i prat med både teknikere og piloter. Men høydepunktet var naturligvis å få bli med å fly! Etter en liten velkomsthilsen fra Heidi, ble gjestene delt inn i 4 grupper. Alle barna fikk utdelt nesten ekte laminerte besøkskort med bånd til å ha rundt halsen. Disse hadde

glitterhjerter med fargen til gruppen de tilhørte klistret på, gjetten om det var stas! De løp rundt og viste alle hva de hadde fått. Tenk navnet deres stod på disse flotte skiltene!

De to første gruppene ble fulgt ut til helikoptrene. Pilotene hadde på forhånd forklart hva som skulle skje, og svart på spørsmål fra liten og stor. Alle fikk utdelt gule synlighetsvester med Bristow logo, og barna ble superglade da de fikk vite at de kunne ta med disse hjem. En tekniker fulgte hver av gruppene, i tilfelle noen skulle ombestemme seg før helikoptret tok av.

Turen ble en fantastisk opplevelse! Undertegnede fikk selv følge et av helikoptrene på siste runden. Vi fløy ut over Sandnes, ut til Kongeparken, videre inn til Lysefjorden og til Preikestolen. Før vi tok turen over Kvitsøy og Stavanger før nesa pekte tilbake mot Sola flyplass. Det var en tur som tok rundt 45 minutter, så det var ikke alle som klarte å holde seg våkne helt til vi landet. Noen av de minste barna begynte å glippe med øynene før vi var kommet inn Lysefjorden, godt hjulpet av den jevne lyden fra rotorbladene.

Det var en fantastisk opplevelse å få være med på å gi disse barna en

opplevelse og et avbrudd i hverdagen som de absolutt har fortjent!

Mens første runden med sightseeing fant sted, kom det to smilende karer fra brannvaktens på flyplassen med to flotte store brannbiler. Alle som ønsket fikk sitte på, og den heldigste som fikk sitte helt foran med sjåføren fikk lov å prøve å spyle både med den lille og den store «vannkanonen». Det var magisk å se de glitrende øynene til liten og stor som fikk sitte på! Jeg fikk selv en tur i en av brannbilene, så det var ikke bare barna som fikk en liten drøm oppfylt denne dagen. Vannkrig blir enda mer gøy med profesjonelt utstyr!

Mellom de to rundene med sightseeing kom det pizza fra Pizzabakeren til gjestene, dugnadsgjengen og alle oss som var på jobb denne dagen. Mat og drikke ble etterfulgt av utdeling av en bag med ulike gaver til hvert av barna. De fikk T-skjorter, capser, drikkeflasker, gymbager, tegnesaker og reflekser. Det var noen takknemlige barn og voksne som tok farvel utpå ettermiddagen. Men aller mest takknemlige var kanskje vi som fikk lov å delta på denne dagen. Selv vil jeg si at dette kanskje var den mest meningsfulle dagen jeg har hatt i mine 27 år i bransjen.



Testmaskinen på vei for å fly nye testturer. Foto: Airbus Helicopters

Airbus H175 De-ice campaign

Airbus har vært i Brønnøysund for å teste ut sitt nyutviklede Full Ice Protection System (FIPS), som skal leveres til H175. På tur hjem til Marignane i Frankrike har de tatt turen innom Sola for å vise fram helikopterret og fortelle om deres fremgang, utvikling og utsikter for typen på norsk sokkel.

AIRBUS H175

- Super-Medium klassen
- Maks take off vekt 7800 kg
- Flytid 5 Timer, 45 minutter
- Absolutt aksjonsradius på 240NM (uten FIPS)
- 30 forskjellige kabinløsninger
- Kabinen akkomoderer maks 18 passasjerer og 2 piloter
- Underhengende last på opptil 2700 kg
- Motorer – 2x Pratt & Whitney PT6C-67E



Foto: Airbus Helicopters

Full Ice Protection System

System for beskyttelse mot is på hovedrotor, halerotor og kontrollflater.

I en flott og moderne hangar lånt av CHC Helikopter Service på Sola står det en prototyp av de sjeldne. Denne maskinen har vært i drift i over 10 år. Lakken og skroget bærer preg av utallige flytimer og modifikasjoner utført opp gjennom årene. Det er ledninger over alt. Maskinen er pakket med kameraer, test- og måleutstyr. Det er ingen tvil om at alle parametere overvåkes og analyseres ned til den minste lille detalj.

Helikoptertypen Airbus H175 har siden desember 2014 akkumulert over 130'000 flytimer totalt, fordelt på 48 maskiner uten FIPS. Det er først nå at prosessen

med å sertifisere maskinen med FIPS har startet. På denne turen har testmaskinen akkumulert cirka 50 flytimer, og fredag 29. april var de ferdige med det planlagte testprogrammet i Norge.

Dessverre har ikke vinteren i Brønnøysund vært så kald som Airbus hadde håpet på, og de fikk dessverre ikke testet det nye systemet i de mest ekstreme isingsforholdene. Derfor ser de på muligheten til å komme tilbake igjen neste vinter. Planen er at FIPS-test programmet skal være ferdig i slutten av 2023, og at systemet kan leveres fra midten av 2024.



Hovedgirgassen med rotorhodet på testmaskinen har ekstra generator til aircondition og testledninger montert. Foto: Tom Erik Økvik

Avtagbar FIPS

Airbus ønsker å tilby maskinen med FIPS i form av et avtagbart sett. Dette gir operatørene muligheten til å demontere deler av utstyret på sommertid, for å spare plass i lasterommet, samt å øke payload med estimerte 120 til 150 kg. Selve ombyggingen skal kunne gjennomføres av tre teknikere på to dager.

Isbeskyttelse er dog ikke et lettvekts system. Systemet vil veie mellom 220 og 250 kg med tung elektronikk, ledninger, tyngre hovedrotorblader og en ekstra generator. Selv om offshorekonfigurert kabin er tilpasset 16 passasjerer med overlevelsedrakt, vil den økte vekten redusere det totale antallet passasjerer man kan ha med ombord til 14.

Aksjonsradiusen reduseres til 120 NM. Airbus ønsker ikke å bruke marginale tall, så i aksjonsradiusen inkluderer de 10 minutter på rigg eller annen landingsplass med 14 passasjerer på 100 kg. Vanligvis regnes passasjerenes vekt med et snitt på 75 kg.

Systemet tar også opp plass i lasterommet på 2.3m³. Det blir montert to separate kabinetter for relevante komponenter tilhørende FIPS systemet. Det skal fortsatt

være plass til 18 «offshore» bagger, mot 24 bagger når systemet er demontert. Plasseringen av kabinettene gjør komponentene lett tilgjengelige for utbytting og demontering av teknisk personell.

Nye hovedrotorblader

Airbus har designet nye hovedrotorblader som er tilpasset det nye FIPS systemet. De nye bladene er designet med hjelp av den nyeste teknologien. Dette gjør at bladene kan produseres med tynnere karbonlag, som øker effekten av varmelementene. Varmelementene er også montert nærmere forkanten for økt effektivitet. Forkanten er laget av en nikkel-kobolt legering som har høyere termisk ledeevne og driftssikkerhet. Bladene med den nye forkanten er i vindtunnel testet til å være 25% mer effektiv til å fjerne is på 10 sekunders intervaller sammenlignet med andre hovedrotorblader.

FIPS systemer øker time-kosten for helikopteroperasjoner betraktelig. Men med det nye designet skal H175 FIPS være 30-40% rimeligere å operere sammenlignet med H225. For å bekrefte sin tiltro til det nye systemet ønsker Airbus å tilby den mest utsatte komponenten i systemet, kabelen fra rotorhodet og ut til blad roten gratis dersom den skulle bli ødelagt.

Helionix® Avionics Suite

Airbus har utstyrt maskinen med Helionix®'s nyeste avionikk system. Systemet gir mulighet for Rig'n'fly automatisk rig approach, forskjellige SAR-moduser og minsker belastningen på pilotene. Samme avionikk system er felles for flere modeller, og finnes blant annet i H135, H145 og H160. Å ha samme system i flere modeller vil gjøre det enklere for piloter å fly flere typer. Det åpner også for at kursingen som kreves for å fly andre typer kan halveres, ned til bare tre uker.

Hovedkomponentene i systemet er også ombyttbare mellom maskintypene, slik at

Maskinen flyr veldig fint. Den er stabil og har flere sikkerhetssystemer som assisterer piloter om de skulle ende opp i en uønsket situasjon.

André van Niekerk, Sjefspilot

operatører ikke trenger å lagerføre deler for tre forskjellige systemer. Noe som gir store kostnadsbesparelser og forenkler logistikken betraktelig.

Prøveflyvning

Piloter fra CHC Helikopter Service ble invitert til å testfly maskinen. -Maskinen flyr veldig fint. Den er stabil og har flere sikkerhetssystemer som assisterer piloter om de skulle ende opp i en uønsket situasjon. Den flyr nesten uten vibrasjoner fra null til 140 knop, så man mister litt følelsen av hvor fort maskinen flyr og man må se på instrumentene for å virkelig forstå farten. Lydnivået er også veldig lavt i kabinen, noe alle om bord nyter godt av, sier André van Niekerk, Sjefspilot Fleet i CHC Helikopter Service.

Mye av reduksjonen i vibrasjon og lydnivå i kabinen kommer av at girboksen er montert ved hjelp av en bidireksjonal fjæret plate og fire suspensionbarer festet i elastomeriske lagre. Hovedrotoren med fem blader hjelper også på. Med så lite vibrasjoner har det ikke vært nødvendig med Active Vibration Control systemer slik som både H225 og S-92A har. Dette sparer mye vekt, og gjør at maskinen kan bære mer nyttelast.



Entusiasmen var stor da vi ble invitert til å se nærmere på helikopterret og utstyret som var påmontert. Foto: Tom Erik Økvik



Heli-One utleid til Leonardo

Da forsvaret kjøpte nye helikoptre for å øke søk og redning kapasiteten i Norge, ønsket de hjelp fra produsenten til å drive opplæring og innfasing av de nye maskinene. Valget falt på Leonardos AW101. Leonardo har siden da vært i Norge med personell som har drevet vedlikehold og opplæring.

Som i resten av vedlikeholdsbransjen er det mangel på kvalifisert personell. Denne mangelen berører også Leonardo. Da de ikke klarer å stille nok personell selv blir de nødt til å leie inn kyndige fra andre aktører.

Ole Midtkandal og flere kollegaer fra Heli-One på Sola har blitt leid ut til Leonardo, produsenten av de nye redningshelikoptrene. De skal bidra med vedlikehold og innfasing av helikoptrene. De har nå vært på typekurs, og er godt i gang med vedlikeholdsarbeid sammen med Forsvarets egne mekanikere og avionikere hos 330 skvadronen på Sola.

Typekursene hos forsvaret er nok noe annerledes enn de kursene som ansatte i sivile bedrifter går igjennom;

-Det var et veldig langt kurs på ni uker. Det er nok mer vinklet mot forsvaret med en uke pause i midten. Kurset gikk på Kjevik utenfor Kristiansand, men neste kurs skal så vidt meg bekjent være i Yeovil, England. (Hvor maskinen produseres. Red.anm) Dette kurset blir nok ganske annerledes enn det vi var på, sier avioniker Ole Midtkandal.

Heli-Ones oppgave hos 330 skvadronen er å støtte 330 skvadronen med å sørge for at maskinene er klare til å utføre livreddende oppgaver til enhver tid, ved å supplere forsvaret med arbeidskraft.



Forsvarets nye AW101 SAR Queen flyttes rundt ved hjelp av en tauetraktor. Foto: Ole Midtkandal

Hvor mye personell vil Leonardo ha fra Heli-One, og hvorfor har dette behovet dukket opp nå?

-Det er vel Justisdepartementet som bestemmer og ikke Leonardo. Sånn som jeg har skjont det så har de presset Leonardo for å få mer norsk arbeidskraft inn fra norske aktører med fast jobb. Akkurat nå er det flere innleide fra utenlandske bemanningsfirma.

Også er vi to stykker fra Heli-One og det skal snart sendes to nye på typekurs, svarer Midtkandal.

Hverdagen som teknisk personell hos 330 skvadronen er nok litt annerledes enn hos Heli-One. Her får de blant annet tid til å trene i arbeidstiden hvis det blir lengre ventetid;



» Akkurat nå driver vi med «On-the-job training», som er obligatorisk praktisk opplæring på helikoptertypen ved førstegangsutstedelse av vedlikeholdssertifikat.

Det er ganske mange andre sivile her og, så vi er jo ikke alene. Å jobbe hos forsvarer kommer også med noen fordeler, som at de er åpne for fysisk trening i arbeidstiden hvis det skulle bli lite å gjøre. Som for eksempel når alle maskinene er serviceable, eller det ventes på deler eller bistand fra typeingeniører.

Leonardo har inngått en avtale om teknisk bistand fra Heli-One i fem år. Å ansette nordmenn hos Leonardo er nok ikke bare enkelt;

-Samarbeidet skal foregå i fem år med den avtalen vi har. Samarbeidet var litt røft til å begynne med. Noe dårlig kommunikasjon i starten gjorde at det tok litt tid før vi kom i gang og fikk det vi trengte. Men nå som vi har kommet på innsiden så blir det nok bedre. Når det kommer flere fra Heli-One så kan vi ta hånd om dem for å få dem fortere gjennom.

Er det muligheter for at Heli-One får utføre vedlikehold på AW101 i sin egen hangar?

-Det er absolutt en mulighet. Men da må det bygges opp en bred kompetanse og trenes mer personell på typen. Vi har mye personell med veldig mye erfaring på mange av systemene om bord i maskinen allerede, så jeg tror Heli-One kunne gjort en god jobb.

Helikoptrene forsvarer har gått til innkjøp av er betydelig større en andre helikoptre som opererer i norsk luftrom i dag. Hvis sivile vedlikeholds operatører skal kunne ta unna vedlikehold for forsvarer krever nok det noe oppgradering av diverse fasiliteter;

-Vi trenger bare mer hangarplass da, siden dette er ganske store maskiner, sier Midtkandal.

Nå som bladet går i trykken har seks ansatte fra Heli-One reist til Yeovil i Storbritannia for å delta på typekurset som går fra slutten av september og helt til 25. november. Hvordan typekurset har vært får du kanskje lese i neste blad.



Bristow Group kjøper BIH

Bristow Group kjøper det største britiskeidde helikopterfirmaet British International Helicopter Services Limited (BIH). BIH operer både sivile og militært registrerte helikoptre under flere luftfartsmyndigheter. De er også de eneste britiske eidde operatørene i offshore sektor i UK. BIH leverer i dag kombinerte SAR- og støttehelikoptre til UK Ministry of Defence (MOD), og opererer blant annet på Falklandsøyene. Kjøpet er forventet gjennomført i tredje kvartal 2022. Dette vil styrke Bristows evne til å levere helikoptertjenester til myndigheter verden over.

CHC Helicopter Group kjøper Babcock Internationals offshore operasjoner

CHC Helicopter Group kjøper Babcock Internationals offshore oil & gas operasjoner. Dette vil styrke CHCs offshore kapabiliteter og øke flåten med omkring 30 luftfartøy fordelt på Storbritannia, Danmark og Australia, hvis kjøpet blir godkjent. De individuelle operasjonene vil holdes separat fra CHCs operasjoner inntil kjøpet er godkjent av konkurransetilsynet i Storbritannia og Australia.

Bristow Norway overtar SAR kontrakt fra CHC Helikopter Service AS

Fra og med første september 2023 overtar Bristow Norway CHC Helikopter Service AS sine SAR operasjoner for Equinor på Statfjord B og Johan Sverdrup. Kontrakten har varighet til januar 2028 med mulighet for utvidelse med ytterligere tre år. Denne kontrakten inneholdt også muligheter for å overta SAR tjenesten på Oseberg med et landbasert S-92A helikopter. Equinor har brukt denne opsjonen og bestemt seg for å landstasjonere en S-92A fra Bristow allerede fra 1. september 2023. Bakgrunnen for beslutningen er at Equinor ønsker å ha en enhetlig S-92 SAR flåte, og fase ut gjenværende Super Puma SAR helikoptre.

CHC Helikopter Service AS tildeles Equinor Midt-Norge

Denne kontrakten inkluderer SAR tjeneste på Heidrun og kombinert SAR- og tilbringertjeneste i Brønnøysund og Kristiansund. Kontrakten har en varighet på 5 år med mulighet for forlengelse.



Representantskapsmøtet 2022

Representantskapsmøtet 2022 ble avholdt i NHF-huset 25.-26. mars.

Etter noen år med lite fysisk møtevirksomhet er det godt å få samlet styret og lokalforeningene igjen i eget hus, hvor vi kan treffes og diskutere spørsmål og meninger ansikt til ansikt.

Det innledende møtet ble fredag åpnet av styreleder Øyvind Strøm som ønsket representantene velkommen, før Tommy Olsen ga oss en oppdatering på HSS 4. Dette er den femte helikoptersikkerhetsstudien, som har pågått helt siden 2018.

Helikoptersikkerhetsstudie 4

Tommy hadde første foredrag om HSS 4 på representantskapsmøtet i 2020. Dessverre er ikke studien helt klar for publisering enda. Selv om vi skulle ønsket at den hadde vært klar tidligere, trenger den allikevel litt finpuss for at resultatet skal bli bra. Innholdet i studien vil være svært viktig i tiden fremover, spesielt nå som EASA ønsker å tillate en felles CAMO for luftfarts-konserner.

Innmeldte saker

Etter en flott presentasjon var det tid for gjennomgang av innmeldte saker. Det var



Avtroppende styremedlem informasjon Øystein Gjengedal får en påskjønnelse for god innsats av sekretær Tore Loe



Leder Øyvind Strøm takker avtroppende styremedlem utdanning Emilie Blikra for hennes innsats i NHF.

kommet inn 3 forslag til mindre vedtektsendringer. Disse ble diskutert i plenum blant representantene. Et forslag som skapte debatt var utvidelse av vedtektenes kapittel 1.1, og hvilken formulering som best kan omfatte den nye og fremadstormende dronevirksomheten. Resultatet av lørdagens avstemning kan du se i de nye vedtektene når de blir publisert på vår nettside www.nhaf.no

Prinsipp- og handlingsprogram

Utover ettermiddagen hadde styret en gjennomgang av fjorårets Prinsipp- og handlingsprogram, og forklarte litt om hva de hadde jobbet med i 2021. Representantene delte seg så inn i grupper for å diskutere om det var behov for revisjon. Noen forslag til tekstendringer ble foreslått for å legge føringer for styrets neste arbeidsår. Disse forslagene vil bli stemt over på lørdagens representantskapsmøte.

Når lukten av mat bredte om seg i NHF-huset ble fredagen avsluttet med en lekrere middag forberedt av NHF's styremedlem operativt Jan Møller Andersen med god hjelp av vara Rolf Bergstrøm og det resterende styret.

Representantskapsmøtet konstitueres

På lørdag ble det offisielle representantskapsmøtet konstituert med navneoppdrag av styreleder Øyvind Strøm. I år var vi så heldige å ha representanter fra MF-H1, TAF-H1, BNTF, MF-HS, FFB, NUF, LTTECH og TAF-BN til stede. Det er lenge siden så mange representanter fra så mange foreninger har vært samlet i samme rom.

Representantene, fortsatt mette fra gårsdagens middag, får en gjennomgang av dagsorden. Even Herigstad fra MF-HS blir enstemmig valgt til dirigent, og styrer showet elegant gjennom resten av dagens temaer. Styrets beretning fra siste representantskapsmøte gjennomgås, før styremedlem økonomi, Jostein Karlsen tar oss gjennom forbundets regnskap for 2021. Regnskapet for 2021 fremføres, og representantene får innføring i neste års budsjett.

Året 2021 har heldigvis hatt noe bedre aktivitetsnivå enn året 2020. Teknisk Komité har fortsatt en betydelig arbeids-

mengde, og mye av møtevirksomheten i året som har vært har foregått på nett. Styret håper likevel at 2022 skal kunne gi mer aktivitet og bedre muligheter for fysiske møter hvor vi kan diskutere de helikopterfaglige utfordringer som kommer.

Prinsipp- og handlingsprogram, resultat

Så var det tid for å stemme over de nye forslagene til endringer i forbundets Prinsipp- og handlingsprogram som ble kookt sammen under gruppearbeidet fredag. Første forslag skapte som skrevet god debatt blant representantene. De to andre innmeldte forslagene som dreide seg om NHF's pensjonskomité og støtte til advokathjelp ble godkjent ved akklamasjon uten alt for mye diskusjon. Disse endringene i programmet er mer en presisering av hvordan forbundet skal forholde seg til saker innmeldt under disse temaene.

Nytt styre

Som på ethvert representantskapsmøte skal representantene stemme over nye styremedlemmer. Etter årets valg har det blitt flere endringer i styret.

NHF's nye nestleder blir Tommy Olsen (MF-HS), som vil ta over for Stian Tjessem (BNTF). Styremedlem informasjon blir Tom Erik Økvik (MF-HS), som tar over for Øystein Gjengedal (MF-HS). Styremedlem utdanning blir Karl Ove Utstrand (MF-H1). Karl Ove er varamedlem, men uten innsigelser stepper han inn for å ta over vervet fra Emilie Blikra (NUF) som velger å trekke seg fra sitt verv da hun har fått nye utfordringer i arbeidslivet.

Rolf Bergstrøm (BNTF) velger å avlutte sitt varamedlemskap etter mange år i styret, og Ida Fiksdal (BNTF) tar over som varamedlem. Peder Sunnset (MF-H1) kommer også inn som nytt varamedlem i NHF.

Avtroppende medlemmer ble takket for den gode innsatsen de har gjort i årene de har vært medlemmer av styret, og fikk en velfortjent påskjønnelse under lørdagens representantskapsmiddag som ble avholdt på Quality Airport Hotel, Stavanger. Vi ønsker nye styremedlemmer hjertelig velkommen, og lykke til med den jobben som venter i årene framover.

NHF gjennom tidene



Opp gjennom tidene har det blitt utgitt mange NHF-blader. Noen ganger har det blitt gitt ut flere blader i året.

De siste årene har det dessverre blitt vanskeligere å få inn nok stoff til å gi ut flere blader i året, så det har blitt fokusert på å få ut et fyldig og innholdsrikt blad.

Det morsomme med NHF-bladene er muligheten det gir til å kunne se tilbake i tid. Som et lite historisk tilbakeblikk. Tidene endrer seg, men hva var aktuelt i de tidligere bladene?

10 ÅR SIDEN

2 utgivelser i 2012

- Øyvind Strøm er leder for Norsk Helikopteransattes Forbund.
- Bell 525 Relentless presenteres på HAI Heli-Expo 2012, etter en enorm PR-kampanje. Maskinen er enda ikke ferdig sertifisert.
- Eurocopter (Nå Airbus Helicopters) feirer 20 årsjubileum.
- I forbindelse med revisjon av EASA Part-66 regelverket, blir tidsfrist for å ta ut AML og fullføre basic training (teori og praksis), utvidet fra 5 til 10 år, 1. August 2012.
- Heli-One åpner ny vedlikeholdsavdeling i Rzeszów, Polen.
- Sikorsky og FlightSafety International kunngjør opprettelse av et nytt FlightSafety treningscenter ved Stavanger Lufthavn, Sola.
- Pratt & Whitney NEC på Sola legges ned. 195 Ansatte mister jobben.
- Lokalforeningen «M19» fra skoleavdelingen CAE på Sola meldes inn i NHF. 10 år senere legges CAE på Sola ned og foreningen går inn i historien.
- Det ble feiret 100-års jubileum for norsk luftfart med airshow over hele landet.

20 ÅR SIDEN

2 utgivelser i 2002

- Arvid Olsen er leder for Norsk Helikopteransattes Forbund.
- Super Pumaen G-BKZE ankommer CHC Astec Helikopter Service AS for reparasjon etter at maskinen vellet på boreskipet West Navion, utenfor Shetlandsøyene.
- Nordic Standard Helicopter program, et anbud fra Norge, Sverige, Danmark og Finland utviklet i 2001 inviterer alle de store helikopter produsentene til å komme med en felles type for å erstatte den aldrende militære helikopter flåten i de fire landene.

De tre store konkurrentene som sto igjen var EHI's EH101 (AW101), NHI's NH90 og Sikorskys S-92A. Problemer oppsto da alle landene i avtalen driver veldig forskjellige operasjoner. For eksempel er Norge det eneste landet som søker spesielle marine helikopter for operasjon fra hangarskip. Man skulle tro artikkelforfatter kunne se inn i framtiden, da siste avsnitt leser -

«Så til slutt; er det mulig at drømmen kan bli til et mareritt? Hva om en tenker ti år fremover, et cruiseskip forliser i norsk farvann. Hvis helikopteret da er konstruert for å passe til en liten fregatt, hvordan skal de da kunne takle nødtilfellet?»

- Forsvarets nye NH90 vises fram på Kjeller i Mai 2002.
- NHF har på denne tiden 569 medlemmer.

30 ÅR SIDEN

4 utgivelser i 1992

- Terje Rading er leder for Norsk Helikopteransattes Forbund.
- Phillips Petroleum Company og Helikopter Service prøver det franske helikopteret Aerospatiale AS365N2 Dauphin på Ekofiskfeltet. Utprøvingen av Dauphin 2 er et ledd i arbeidet med en kontinuerlig vurdering av helikoptre og utstyr, for å sikre at de helikoptre som benyttes på kontinentalsokkelen er både tidsmessig og hensiktsmessig i forhold til de oppgaver de skal løse.
- S-92A mockup vises fram på det 42. Farnborough International Airshow.
- S-92A presenteres av Sikorsky på HAI Heli-Expo 1992.
- Kvinneandelen i Helikopter Service reduseres kraftig. I løpet av årets første måneder ble administrasjonen redusert med 2,4% av de mannlige ansatte, og hele 22,3% av de kvinnelige ansatte.
- Helikopter Service opererer helikoptre på fire forskjellige baser i Spania.
- Mørefly, har fått hovedavtalen gjort gjeldende overfor sin bedrift.
- Sovjetiske fly stilles ut for vestlige øyne for første gang på Farnborough International Airshow. Blant annet YAK-38 og YAK-141 vertical take off (VTOL) fighter, Sukhoi SU-24MP med svingbare vinger, SU-35 tomotors jagerfly og Tupolev TU-22M (Backfire) supersonisk langdistanse bombefly. De fleste til salgs av en kontant hungrig russisk republikk.



Etablering av nytt redningshelikopter i Tromsø

Det har lenge vært hevdet at det har eksistert et gap i beredskapen i Nord-Norge. Spesielt havområdene nordvest av Lofoten og havet utenfor Troms.

Samtidig med økende cruise-turisme i nordområdene, økende skiturisme og økning i antall skredulykker i områdene nær Lyngen og Tromsø, var en lang politisk kamp over da NAW SARH-prosjektet den 01.07.2022 erklærte den nye redningshelikopterbasen i Tromsø klar for operativ tjeneste.

Å øke redningshelikopterkapasiteten i Nord-Norge har vært et langt lerret å bleke. Politisk har kampen for å få etablert den nye basen pågått i flere år. Mye av årsaken til hullet i beredskapen har vært knyttet til avstanden mellom Bodø og Banak hvor 330 skvadronen har operert redningstjenesten med Seaking uten avising. Dette har medført at oppdragene i og utenfor Troms har vært lange og tidskrevende på vinterstid. Selv om det har vært bred politisk enighet om at det skal etableres et nytt redningshelikopter i Troms, har det tatt tid å få gjennomslag for dette. Men det er ingen tvil om at hendelser som redningsaksjonen av Viking Sky utenfor Hustadvika ga fart på mølla politisk sett. Med den økning av turismen vi ser i nordområdene vil faren for at noe lignende kan skje være økende.

Kontrakten som nå er inngått gikk etter anbudsrundene til slutt til CHC Helikopter Service AS. De har inngått en kontrakt med Justisdepartementet på å levere redningshelikoptertjenesten i



CHCs nye SAR helikopter suser av sted langs den flotte kysten utenfor Tromsø. Foto: Mats Grimsæth

Tromsø for de neste 6 årene med opsjoner på to gange to år. Anbudet ble vunnet med AS332 L/L1 Super Puma. Men da kontraktene i Florø også ble forlenget ut over opsjonsperiodene har selskapet fått dispens for å operere med S-92 de første årene i påvente av at Florøbasen etterhvert kommer over på AW101 operert av 330 skvadronen.

Det ble siden kontraktsinngåelse satt i gang et omfattende arbeid i Tromsø for å pusse opp og innrede Luftrtransport sine lokaler og hangar ved Tromsø lufthavn, Langnes, som ny redningshelikopterbase. Arbeidet var nesten klart til treningsperioden startet 1. april 2022. Hangaren har plass til begge helikoptrene med en beredskapsdokk og en vedlikeholdsdokk. Ellers er bygget totalrenovert med 8 nye hybler for besetningen, kantine, oppholdsrom, kino, treningsrom og ops-rom. Det er også gitt mye areal til kontorer for teknisk og redningsteknisk verksted.

Opptreningsperioden

Besetningene som i dag bemanner Tromsøbasen er en sammensetning av meget erfarne medlemmer og en blanding av offshore SAR samt omlag halvparten av de med NAW SARH erfaring fra Florø. Denne miksen har gjort at en effektivt har kunnet overføre innlandserfaring mellom ulike crew og på den måten utnyttet opptreningsperioden fra 1. april maksimalt. Siden begynnelsen av april fløy alle crew intensive treningsturer. Først for å bli kjent med maskin og område hvor det etterhvert ble lagt til flere og mer kompliserte øvelser. Utover i treningsperioden ble øktene også mer spesifikke med scramble-øvelser og treningsturer mer like reelle oppdrag. Det ble etablert godt samarbeid med ulike etater og mye god samtrening med frivillige organisasjoner.

Noen av de viktigste aktørene som vi har i Norge er alle de frivillige, og tiden i

treningsperioden ble flittig brukt til å bli kjent med de som vi kommer til å møte mye i felt. Der i blant Norske Redningshunder (NRH), Norsk Alpin Redningsgruppe avdeling Troms (NARG/TARG), Redningsselskapet, Folkehjelpen og Røde Kors.

Treningsperioden ble avsluttet med en omfattende evaluering gjennomført av NAVSARH prosjektgruppen. Der alle besetninger ble testet på ulike typer redningsoppdrag. Samtidig ble også maskin og materiell evaluert i henhold til kontrakt. Dette var en milepæl som måtte gjennomføres for at CHC skulle kunne få operere på kontrakten fra 01.07.22.

Driften ved basen

Den daglige driften av basen er organisert ved at CHC har en fast basetekniker/formann og to teknikere på skift. Disse tar seg av vedlikeholdet på backuphelikopter og hjelper besetningen på hovedmaskinen ved behov. I anledning oppstarten ansatte CHC Ken-Tore Trondsen som ny formann for å lede det tekniske på basen. Han har med sine 22 år hos Widerøe lang erfaring med line drift under krevende forhold, slik vi kommer til å møte vinterstid. Dette kan komme godt med. CHC drar også svært god nytte av hans lokale kjennskap og nettverk i forhold til drift på Langnes.

Han kom som nyansatt til CHC nå i april med store forventninger. Men som han selv beskriver var også forventningene minst like store den andre veien. Og han har blitt møtt med en bratt lærekurve. Rett på nye typekurs, jobbtrening, nye systemer og prosedyrer. CHC er ingen liten organisasjon, og det er mye nytt å sette seg inn i. Samtidig er Tromsøbasen ny og som formann ser han på det å være med på oppstarten som en stor fordel.

- Da har jeg muligheten til å være med på å forme basen og driften sier formann Trondsen stolt.

Trondsen er også mektig imponert over å se hvordan basen har tatt form nå etter oppstarten i juni. Det å få kjenne på samfunnsansvaret som følger med basen var noe han ikke hadde kjent så mye på da han kom inn dørene under treningsperioden.

- Men det å se alvoret under en scramble ga meg en innsikt som jeg ikke har hatt før. Det å se hvordan kollegaene tar hver simpleste drill på største alvor, profesjonaliteten under briefe og debriefer, har gjort at jeg også har fått en ansvarsfølelse for at dette er noe vi skal levere på. Man skal bare se på tallene for tiden vi har vært operativ for å skjønne at behovet har alltid vært her i Tromsø.

Driften så langt

CHC har nå hatt den operative driften i gang i fire måneder, og behovet for helikopter har kommet godt til syne. Det har vært flydd omlag et oppdrag til dagen i snitt. Noen perioder har vært rolige. Men så kommer det tider der alt skjer på en gang. Det har vært utført flere livreddende aksjoner både på land og til havs. Samt at de til tider har avlastet helse med en del ambulanseoppdrag der luftambulansen enten har vært utflydd eller på grunn av samtidighetskonflikt. Dette gir helse en helt ny kapasitet, noe som basen helt sikkert kommer til å kjenne på når været drar seg til på vinteren.



Redningsmann Alvin Fyhn tester badetemperaturen en flott vinterdag. Foto: Mats Grimsæth



Man skal bare se på tallene for tiden vi har vært operativ for å skjønne at behovet har alltid vært her i Tromsø.

Ken-Tore Trondsen



Det trenes iherdig i den flotte nordnorske fjellheimen. Foto: Mats Grimsæth



AEI 50th annual congress

I slutten av september ble den femtiende AEI (Aircraft Engineers international) kongressen holdt på øya Mauritius i det sørvestlige Indiahavet. AEI ble startet for 50 år siden og er en ikke-politisk, upartisk og ideell organisasjon. De er et forbund som dekker saker av faglig og etisk art, og medlemmene er ingeniører, mekanikere og teknikere fra hele verden. De er den eneste internasjonale organisasjonen for lisensierte flyingeniører og teknikere.

På Mauritius var det sol og temperaturer mellom 25 og 30 grader. Dette er midt i blinken for de to NHF representantene, leder Øyvind Strøm og nestleder Tommy Olsen som hadde tatt den lange turen ned for å delta på årets kongress.

Tross vansker med å finne flybilletter og utallige ombookinger kom de til slutt fram. Dessverre var det mange representanter som ikke var like heldige, og flere kunne ikke møte på grunn av kansellerte flyvninger. Totalt møtte 17 delegater.

Jubile kongressen ble arrangert av Air Mauritius. Air Mauritius er det nasjonale flyselskapet med hovedbase i Mauritius hovedstad, Port Louis. Selskapet ble etablert i 1967 og startet flyvninger i 1972. De flyr omtrent 850 000 passasjerer til 30 forskjellige destinasjoner årlig.

Velkommen til Mauritius

Kongressen ble introdusert av AEI president Ola Blomqvist som innledet med litt praktisk informasjon og oppfordret deltakerne til å presentere saker og temaer fra deres foreninger. Det ble også etterspurt om det var foreninger til stede som ønsket å arrangere de kommende kongressene. Foreningen fra Australia har sagt at de ønsker å arrangere kongressen i Sydney i 2024. Lokasjon for neste år er enda ikke avgjort.

AEI ønsker flere medlemsorganisasjoner. Det er flere organisasjoner som har søkt og vist interesse, men få eller ingen har ønsket å bidra økonomisk. Det har ikke blitt tatt inn noen nye organisasjoner siden forrige AEI kongress.

Mauritius flyteknikerorganisasjon

Under den offisielle åpningen ønsket lederen av Mauritius flyteknikerorganisasjon Eric Pierre de oppmøtte velkommen,



Fremmøtte representanter samlet for å forevige kongressen. Foto Tommy Olsen

og fortalte om historien bak den flytekniske utviklingen på øya. Den første flyteknikeren de hadde på øya ble utdannet hos flyselskapet Qantas, og miljøet har utviklet seg kraftig etter dette. Air Mauritius er den store arbeidsgiveren som både utfører vedlikehold på egne fly, og for andre operatører som flyr til øya. For lokalforeningen er det viktig å få anerkjennelse for arbeidet flyteknikerne gjør, fordi dette ofte havner i skyggen av de mer daglige operasjonene.

AEI presidenten åpnet så offisielt kongressen. Ola snakket også om hvilken viktig rolle flyteknisk personell har for flyselskapenes operasjoner, og la vekt på at flyteknikerne ofte er en glemte yrkesgruppe.

Jacques Gentil, er Mauritius første flytekniker. Han fortalte om arbeidet som har vært gjort på Mauritius for å styrke det flytekniske arbeidet. Han mente at de var kommet langt, men at de fortsatt har et stykke igjen å gå.

Iswarduth Pokhun, direktør i luftfartstilsynet på Mauritius snakket om hvor viktig det er å holde oppe sikkerhetsstandarden innen luftfarten. Han har et godt samarbeid med flyteknikerforbundet på Mauritius og får derfor tilført kompetanse og nødvendig innspill fra bransjen.

Alan Ganoo

Mauritius transportminister Alan Ganoo ønsket alle velkommen til Mauritius. Han har tett oppfølging med det mauritiske luftfartstilsynet og gjorde det helt klart at

det ikke er akseptabelt å ha lave standarder innenfor luftfarten. Det er viktig at de reisende føler seg trygge og det er derfor myndighetenes rolle er å kontrollere og holde standarden oppe.

Fred Bruggeman

Generalsekretær Fred Bruggeman presenterte sin rapport og forrige års kongressreferat. Han la vekt på at det var veldig godt å ha en fysisk kongress hvor han kan møte alle medlemmene igjen. Det har vært tungvint og vanskelig å føre nettbasert kongress slik som i fjor. Det viktigste er å ha god kommunikasjon både i konferanserommet, men også i de uformelle samtalenene utenfor møterommet.

Luftfartsbransjen kommer seg sakte igjen etter pandemien. Men det er fortsatt mangel på kvalifisert personell. Spesielt mangel på personell på flyplassene, gjør at resten av bransjen bremses opp. Produksjonen hindres av denne mangelen. Ansatte har fått nok av lange arbeidsdager og underbemanning, og slutter på grunn av dette.

De forskjellige landene i Europa har og forsvarsgrener som ansetter mye folk som tidligere jobbet i den sivile bransjen. De betaler bedre, og er ikke berørt av pandemien på samme måte. I tillegg er krigen i Ukraina en drivende effekt på at landenes forsvarsgrener får større økonomiske budsjetter, og derfor kan tilby bedre betingelser til personellet.

Det er også et problem at det brukes mye ukvalifisert personell. India har vært et foregangsland for å stoppe dette. De har krevd at det minst skal være en kvalifisert tekniker per base der selskapene har operasjoner.

Australia

Representantene fra Australia kan fortelle at alle flyselskapene deres er på vei ut av Covid restriksjonene. De trenger mennesker med kompetanse og det tilbys gode pakker for de som ønsker å jobbe i Australia. Spesielt tilbys dette til personell fra India og Malaysia. Treningen av teknisk personell tar seg også opp, og det ser ut til å bli mer enn før pandemien.

Når det gjelder kvaliteten på treningen er denne dessverre på vei nedover. Bransjen trenger billigere trening og opplæring. Mye trening foregår nå over internett,

eksempelvis fra Pakistan. Lønnsmessig er lønna på vei opp sammenlignet med før pandemien. Dette skyldes nok at det er en generell mangel på arbeidskraft. Det er ikke bare teknikere det er mangel på, men alle typer bakkemannskap. Mange fly står fortsatt på bakken på grunn av manglende personell til å utføre sårt nødvendig vedlikehold.

EASA

Jeremie Neveux, senior ekspert på luftdyktighet i EASA snakket om regelverksrevisjonene EASA jobber med for tiden. Dette er blant annet revisjon av Part-66 kravene, endringer i CAMO, krav til integrert safety management system (SMS) i Part-145, og regelmessig oppdatering av sertifiserings-spesifikasjonene for store luftfartøy.

Videre gikk han i detalj gjennom regelverk-sendingene. Det ble da stilt spørsmål fra salen om det blir arrangert workshops for å lære mer om SMS, og dette kunne han bekrefte at EASA ønsker å gjennomføre.

AEI tekniske komité

Geir Ove Eriksen i AEI tekniske komité presenterte seg selv, og innledet med at han har byttet jobb fra SAS til KAMS. I Kongsberg Aviation Maintenance Services jobber han med kvalitetssikring. Dette gjør at han jobber opp mot den militære virksomheten og det militære regelverket.

Det har vært veldig lav aktivitet i AEI i 2021, så han henstilte til at organisasjonen må styrkes, og komme mer i inngrep. Saker det har vært jobbet med 1 løpet av 2021 er Part-66 regelverks-endringer, noe som fortsatt er pågående arbeid. Det innebærer nye opplærings-metoder og nye undervisningsteknologier.

EASA arbeider med en revisjon for å adressere mangler identifisert i Part-66. Det gjelder blant annet typekurs for svært gamle luftfartøy, oppgavelisten for on-the-job training (OJT), implementere mer praksis i utdanningen og oppdatering av et aldrende pensum.

Oppdateringer

Med dette vil det bli en oppdatering av basic modulene som studenter må gjennomgå for å få ut sin vedlikeholds-lisens. Kategori B3 autorisasjon (Fartøy med stempelmotor uten trykkabin, som veier under 2000 kg) blir spesielt revidert. De ønsker også å flytte OJT fra Part-66 til

Part-145, men dette kommer nok ikke til å skje med det første.

Elektrisk framdrift skilles også ut som en egen kategori. Dette er en spesiell kategori som AEI må ta stilling til. Det må først kartlegges hvordan elektriske fly skal håndteres og hvordan medlemmene i AEI ønsker at AEI skal forholde seg til dette regelverket.

Det foregår mye arbeid rundt kompetanse-basert trening. Dette er ren teoretisk trening. Her er det viktig å følge med, fordi man da kan trene til eksamen ved å kjøpe spørsmålene og svarene, og kun trene på eksamen. Med kompetansebasert treningssystem er det veldig vanskelig å teste de praktiske ferdighetene, og dette er identifisert som en stor svakhet i systemet.

Blant delegatene

Portugals delegat snakket om manglende effekt ved rapportering til tilsynsmyndig-heten EASA. Det er lite respons fra myndig-hetene etter at man har sendt inn rapporter, og dette er svært frustrerende for dem som faktisk bruker tid på å sende inn rapporter. Dette dreper den gode rapporteringskul-turen som har blitt bygget opp gjennom mange år. AEI ønsker å adressere dette direkte i eget brev til EASA og EU-kommisjonen.

Aerospace Maintenance Competition

En representant fra AEI informerte om den årlige vedlikeholdskonkurransen for luftfart og hvordan de har deltatt. Det er 90 lag som deltar i konkurransen fra 15 forskjellige land. Det er fem deltagere per lag. Øvelsene går ut på forskjellige standardoppgaver for teknikere.

Hovedoppgaven for konkurransen er å promotere den flytekniske bransjen. De ønsker å stille med et lag fra AEI neste år. Det trengs da både B1 og B2 teknikere med erfaring fra fly og helikoptervedlike-hold. Konkurransen går over tre dager, med to dager i selve konkurransen.

Takk til Mauritius!

Flyfag er et svært allsidig studieløp som gir både elektrisk og finmekanisk fagkompetanse. Det er en utdanning som er meget attraktiv i flere bransjer, blant annet innen offshore, olje og gass. Dette gjør at flere som tar et flyfaglig utdanningsløp velger å søke læreplass innen andre yrkeslinjer.

Dette reduserer antallet som søker på de utlyste læreplassene innen flyrelatert virksomhet. Men hvis samtlige studenter fordelt på de fire linjene vi har i dag fullfører sitt løp, vil det være 132 elever som søker på de i snitt 70 læreplassene som utlyses årlig. Kanskje søker også noen fra fjorårets kull som ikke fikk læreplass, på årets utlyste plasser.

Luftforsvaret stipulerer i et moderat scenario et behov for opptil 60 nye læreplasser i 2023 for å dekke et økende behov for flyteknisk kompetanse frem mot 2025.

Trangt om plassene

Tallene viser at det er flere studenter som fullfører flyfaglig utdanningsløp, enn det er læreplasser tilgjengelig. Luftforsvaret på sin side stipulerer i et moderat scenario et behov for opptil 60 nye læreplasser i 2023 for å dekke et økende behov for flyteknisk kompetanse frem mot 2025. Sopra Steria rapporten nevner at de sivile lærebedriftene stipulerer en økning i behovet for læreplasser til et sted mellom 62 og 80 plasser i 2026 før behovet skal flate ut. Tallene i utredningen er et snitt basert på innspill fra følgende syv sivile lærebedrifter: Kongsberg, CHC Helikopter Service, Heli-One, Aero Norway, SAS, OSM Aviation og Widerøe. Rapporten fra Sopra Steria inneholder mange interessante funn, og resultatet av hele utredningen kan leses på Ørland kommunes hjemmesider.

Forsvaret ønsker ikke å konkurrere med det sivile

Forsvaret har uttalt at de ikke ønsker å konkurrere med de sivile bedriftene i kampen om morgendagens teknikere. Men som mange vet følger ikke forsvaret EASA Part-66 opplæringskrav. Selv om skolen er lokalisert på Fosen med



Nytt tilbygg for å huse den nye flyfaglinjen er under oppføring.

Ørlandet hovedflystasjon som nærmeste nabo er ikke det ensbetydende med at elevene må søke læreplass i forsvaret;

-Skolen ønsker å styrke bransjen som en helhet. Vi ønsker å gi det beste tilbudet til elever og ansatte, i nye lokaler her på Fosen. Med tidsriktig materiell og moderne fasiliteter har vi på sikt ambisjoner om å bli den beste flyfaglinjen i landet.

På skolen blir det opprettet en EASA godkjent Part-147 flyteknisk utdanningslinje. Denne er tilrettelagt for et Part-66 opplæringsløp slik at alle våre elever vil gå ut med de samme grunnleggende kunnskapene som trengs, for å bli de dyktige teknikerne som bransjen trenger i framtiden. Ingenting ved selve utdanningen er annerledes hos oss, eller vinklet direkte mot forsvaret. Men Ørlandet hovedflystasjon er nærmeste nabo, og det har stor påvirkning for hvor elever ønsker å søke læreplass. Samtidig ser vi et enormt behov for et flyteknisk utdanningsløp i Midt-Norge. Dette vil gi midtnorsk ungdom bedre muligheter til å søke på landslinjer som ellers kun finnes Nord, Sør- og Øst i landet. Vi ser også at ungdom blir værende lengre hvis de har lokal tilhørighet til arbeidsstedet, sier Per Inge Rønsberg, avdelingsleder ved flyfaglinjen hos Fosen videregående skole.

På spørsmål fra redaktøren om hvordan Luftforsvaret ser for seg å øke rekrutteringen fra den sivile landslinjen svarer Eivind Byre, Oberstløytnant og Kommunikasjonssjef for Luftforsvaret følgende;

-Vi har et stort behov for flyteknikere generelt sett, og et økende behov spesielt på F-35. Ørlandet flystasjon er hovedbasen for de nye kampflyene og vi mener lokal rekruttering vil være en av veiene å gå for å dekke behovet. Dette har vi god erfaring med blant annet på Bardufoss.

Vi vil kunne tilby frivillige treningsmuligheter for å forberede elevene til de fysiske

kravene Forsvaret stiller. Dette har Forsvaret god erfaring med fra andre flyfagskoler. For eksempel på Bardufoss arrangerer Forsvarets lærlinger treningsøkter på kveldstid som flyfagelevne har mulighet til delta på. Forsvaret vil informere om kravene Forsvaret stiller til vandel, karakterer, helse, osv.

Forsvaret stiller de samme kravene til karakterer som det sivile EASA-regelverket. Dette regelverket stiller krav til karakteren 4, eller bedre, for å kunne kvalifisere til en Aircraft Maintenance License (AML). Kravet samsvarer med kravene i det militære EMAR-kravet, for å kunne kvalifisere til Military Aircraft Maintenance License (MALM), som Forsvaret har behov for på mesteparten av våre teknikere.

Vi har full forståelse for at flyfagskolene i Norge skal utdanne ungdom til alle sektorer i Norge. Og er enig i at en sivil skole ikke skal utdanne elever kun til Forsvaret, noe som også er i henhold til utdanningsloven. Derfor har Forsvaret en intern utdanning som konverterer en sivil EASA Part-66 utdanning til EMAR 66 grunnutdanning. Forsvaret har en videreutdanning for å dekke de militære modulene som EMAR setter krav til. Blant annet utdanning på militære kommunikasjon og våpensystemer som eleven ikke får ved en EASA Part-66 utdanning.

EMAR 145 setter ikke krav til en EASA Part-66 utdanning. Forsvaret fyller EMAR 66 kravene med å rekruttere personell med EASA Part-66-utdanning, for så å gi personellet en EASA-EMAR konvertering, samt videreutdanning på militære moduler og flytype.

Bransjen ser fram til at den nye landslinjen for flyfag er oppe og går. Og håper at den produserer mange gode lærlinger i årene framover.



Oppdatering av droneregelverket



DJI goggles VR-Briller, foto: Manuel Moreno - Pexels.com

Droner er blitt allemannseie de siste årene. Antallet droner som er tilgjengelige på det sivile markedet er enormt. Både selvbygde og fabrikkbygde droner. De blir større, raskere og har lengre rekkevidde. FPV (first person view) har også blitt veldig populært. Disse flyr man med briller som praktisk talt setter piloten i cockpit.

Når man kjøper drone over disk er det ingen krav til opplæring eller registrering av kjøper før man betaler. Derimot finnes det et regelverk for enhver som skal fly drone i Norge. Regelverket krever opplæring, registrering og forsikring. Dette er det ikke mange dronepiloter som har fått med seg. Dette har ført til mange uønskede situasjoner, spesielt ved lufthavner og andre restriksjonsområder.

Droner på kollisjonskurs

Romerikes blad skrev tidligere i år at bare i sommer har politiet mottatt rundt 20 anmeldelser og 23 varslinger om droneflyvninger uten tillatelse ved Oslo lufthavn. Konsekvensene av et møte mellom en drone og annet luftfartøy kan være fatale. Derfor har Avinor startet anskaffelsen av anti-drone utstyr for å ta opp kampen mot ulovlig droneflygning.

Nytt droneregelverk

Droneregelverket oppdateres i takt med den enorme utviklingen. Fra 1. Januar 2021 kom det krav om at alle piloter som har drone med kamera, eller som veier 250 gram eller mer, må registrere seg på Luftfartstilsynets nettside flydrone.no. Her må man også ta et kurs med påfølgende eksamen. Man blir da registrert som droneoperatør.

C-Merking

Nå som den gamle droneforskriften utgår, kommer et nytt regelverk med nye krav til operatører og drone-produsenter. Med det nye regelverket kommer også krav til merking av droner som selges. I åpen kategori kan man fly droner som er merket C0, C1, C2, C3 og C4. Merkingen gjøres av produsenten av dronen. Alle eldre droner som ikke er merket av produsent fra før havner i en "legacy" klasse og må flys i underkategori A3.

For at dronen skal kunne få et "C" merke må den være CE godkjent.

Kategorier

Droneoperasjoner deles inn i tre kategorier. Åpen, spesifikk og sertifisert kategori, samt tre underkategorier, A1, A2 og A3.

Åpen - Reglene for åpen kategori dekker bruk av droner som er ansett å utgjøre minst risiko. Dronen må veie mindre enn 25 kg. Flyvningen skjer maks 120 meter over bakken eller vannet. Det skal flys innenfor synsrekkevidde. FPV-flygning (First person view med briller) er bare tillatt hvis piloten har en observatør ved siden av seg. Det fraktes ikke farlig gods og det slippes ikke noe frakt under flygingen. Det skal ikke flys over folkemengder.

Spesifikk - Reglene for spesifikk kategori omfatter droneoperasjoner med høyere risiko som faller utenfor åpen kategori. Innebærer operasjonen flyving over folkemengder med større droner, transport av personer eller transport av farlig gods uten en krasj-sikker beholder, må den inn under sertifisert kategori.

Sertifisert - Sertifisert kategori omfatter droneoperasjoner sammenlignbar med bemannet luftfart. Regelverket for sertifisert kategori er enda ikke på plass i Norge.

Sertifikater

Man kan ta to forskjellige sertifikater innen de ulike kategoriene. A1 / A3 sertifikat for åpen kategori kan gjennomføres på luftfartstilsynets side, flydrone.no. A2 sertifikat derimot krever avlagt eksamen på en av statens vegvesens trafikkstasjoner samt dokumentert gjennomført egentrening.



A1 SERTIFIKAT **C0 eller C1-merkede droner**

- Selvbygde droner opp til 250 g som flyr saktere enn 19 m/s.
- Droner opp til 250 g som kom på markedet før 1. januar 2024.
- Med C1-droner og droner over 250 gram skal du ikke fly over andre personer.

A2 SERTIFIKAT **C2-merkede droner**

- Med C2-droner skal du holde 30 meter horisontal avstand fra andre personer og 5 meter avstand når du flyr i sakte modus. Med ikke-CE-merkede droner opp til 2 kg må du holde 50 meter avstand.
- I tillegg gjelder 1:1 regelen: Dronen skal ha minst like stor horisontal avstand fra andre som dronens vertikale høyde over bakken. For eksempel hvis dronen er på 100 meters høyde skal den ha minst 100 meter avstand fra utenforstående personer.

A3 SERTIFIKAT **C2, C3, og C4-merkede droner**

Man kan også fly C0 og C1 merkede droner etter reglene i A3. Det er likevel enklere å fly disse i A1.

- Med droner opp til 25 kg som er selvbygd eller tilgjengelig på markedet før 1. januar 2024.
- Innen A3 må du holde minst 150 meter avstand til bolig-, nærings-, industri- eller rekreasjonsområder.



Har du spørsmål og lurer på hvem du bør kontakte?

Her er oversikten over de forskjellige e-mailadressene våre.

LTF

Leder: Øystein Sandnes
E: nlatf@norskluftambulans.no
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 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:
Simen Ellingsen
E: Styremedlem-SEL@bntf.no
M: 911 47 013

Styremedlem 4:
Kent Strengehagen Gungør
E: styremedlem-KSG@bntf.no
M: 406 15 390

NLATF

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

MEKANIKERFORENINGEN, CHC HELIKOPTER SERVICE

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

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

Styremedlem Sola:
Remy Snilstveit
E: stavanger@mfhs.no
M: 988 73 811

Styremedlem KSU/BNN/Nordbaser:
Frank Nilsen
E: kristiansund@mfhs.no
M: 909 56 164

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

Nestformann: Stephen Dinsley
E: stephen.dinsley@heli-one.com
nestformann@heli-one.com
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:
Peder Sunnset
E: peder.sunnset@heli-one.com
blokk9@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 18 92 / 473 65 019

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 Sæbø
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

Foto: Chris Thomas Johansen



FLYGERFORENINGEN I BRISTOW (FFB)

Leder: Trond Bjerkum
E: t.bjerkum@gmail.com
M: 924 55 765

Nestleder: Einar Osland
E: eos@online.no
M: 977 42 390

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

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

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

NU FORENING

Leder: Kristian Holstad
E: holstad1978@gmail.com
M: 900 41 329

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.

20 23

ARRANGEMENT & BEGIVENHETER

Her følger en oversikt over de 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 tekst til en artikkel i bladet.

Refresh kurs Part-145
Våren 2023

EASA R-com Møte
22-23. februar 2023

HAI Heli-Expo
6-9. mars 2023

Representantskapsmøte NHF
17-18. mars 2023

Representantskapsmøte NFO
10-12. februar 2023

AEI congress 2023
TBA

Luftfartskonferansen Bodø
25-26. april 2023

Beredskapskonferansen
13-14. juni 2023

Returadresse:
Norsk Helikopteransattes Forbund
Sømmeveien 2
4055 SOLA

ØNSKER DU Å ANNONSERE HER?
TA KONTAKT MED OSS!

Foto: Chris Thomas Johansen

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

