

NHF NYTT

MEDLEMSBLAD FOR NORSK HELIKOPTERANSATTES FORBUND | NR. 1 2025 | 36. ÅRGANG



Foto: Lufttransport AS og CHC Helikopter Service AS





INNHold

1/2025

Leder	3	Helikopterbransjens største møteplass	14-15
Redaktør	4	"Game changer" for redningstjenesten.....	16-19
Sammen gjennom et krevende år	6	Småsaker.....	20
Ny helikoptertype på norsk sokkel	7	NHF-Nytt gjennom tidene	21
BETA Technologies og Bristow Norway.....	8	Heis til nye høyder	22-23
PFC-saken i dag	9	Solakonferansen 2024	24-25
Styrkes Helikopterkonferanse.....	10-11	AEI-kongress i Lisboa	26
Representantskapsmøtet	12-13	Kontaktinformasjon	27



Foto: Stiftelsen Norsk Luftambulans

LEDER

Kjære medlemmer

Året nærmer seg slutten, og det er naturlig å se tilbake på alt vi har fått til sammen. Det har vært et travelt og innholdsrikt år for Forbundet, med mange møter, kurs og samlinger. Og ikke minst et sterkt engasjement fra både tillitsvalgte og medlemmer. Samtidig har vi fått på plass en ny avtale med Visma LogBuy, som gir gode medlemsfordeler og rabatter for alle medlemmene våre.

Vi startet året med Representantskapsmøtet i våre nyoppussede lokaler i NHF-huset. Et løft som virkelig har kommet fellesskapet til gode. Forbundsstyret, medlemsforeninger og bedrifter har gjennomført flere møter og kurs i våre nye lokaler med gode tilbakemeldinger. Selv har Forbundet blant annet avholdt arbeidsmøte og halvårsmøte med foreningslederne, hvor vi fikk nyttige oppdateringer om bransjens tilstand.

Gjennom året har mange av oss representert NHF på ulike konferanser og møter som Verticon, Offshore Wind Conference, LOs Helikopterkonferanse, Solakonferansen, LOs luftfartskonferanse og AEI Conference. Det er i disse arenaene vi får utøvd vår påvirkningskraft. Vi skal fortsette å være best på flysikkerhet. Vårt felles mål er å sørge for at passasjerene kommer trygt ut på jobb og hjem igjen til sine kjære.

Bransjen vår er inne i en krevende tid, preget av endringer i kontraktstildelinger, ny operatør og ny helikoptertype på norsk sokkel. Tilgangen på deler og kvalifisert personell har vært en utfordring for alle. Heldigvis har vi unngått større nedbemanning, men det er naturlige endringer. Noen går av med pensjon, noen bytter operatør, og andre velger nye yrker. Det er nå vi ser hvor sårbar vår lille bransje er.

Vi nærmer oss årsslutt, og aktiviteten er høy ute hos operatørselskapene. Når vi nå går inn i et nytt år, er

sikkerhet fortsatt vårt viktigste fokus, både i luften og på bakken. Arbeidet skal alltid utføres trygt, for passasjerenes og for vår egen sikkerhets skyld.

Det er også travle dager for de tillitsvalgte mot slutten av året. Datoen for neste års Representantskapsmøte er satt, og valgkomiteen har begynt arbeidet med å finne kandidater til vervene som er på valg. Jeg vil oppfordre alle medlemmene til å tenke gjennom om det er noen dere ønsker å se i styret i NHF. Har du en kandidat du har tro på så ta kontakt med valgkomiteen. Det er vårt felles ansvar å sikre engasjerte og dedikerte representanter i forbundets arbeid.

Til slutt vil jeg rette en stor takk til alle tillitsvalgte i NHF som har stått på gjennom hele året. Dere gjør en uvurderlig innsats for medlemmene og forbundet.

På vegne av styret i NHF ønsker jeg alle medlemmer en riktig god jul og et godt nytt år!

Med vennlig hilsen

Stig Selvig



Det er vårt felles ansvar å sikre engasjerte og dedikerte representanter i forbundets arbeid.

REDAKTØREN

Kjære leser

Ny vinter står i vente, og nytt blad ligger i postkassen din. Noe tynnere enn i fjor. Vi ser tydelige tegn på at det er svært hektisk i hele bransjen. Mange selskaper er travle og opptatte med innføring av nytt utstyr og nye folk. Det merkes også på at det har vært vanskeligere å få inn stoff til bladet i år. Men noe har det blitt. Jeg merker det selv også. Det er svært travelt både på jobb og i det private, og jeg føler litt på at jeg ikke får dedikert nok tid til NHF og gitt dere det bladet som dere fortjener.

Det har vært et bemerkelsesverdig år. Vi har fått en ny helikoptertype på norsk sokkel, og for første gang har et elektrisk luftfartøy fløyet rundt i Norge sammen med Bristow. Hvordan vil dette påvirke vårt yrkes framtid?

Stolteken fortsetter. Kombinasjonen av høy aktivitet og internt konfliktnivå i flere selskaper har skapt en tsunami i bransjens bemanning. Alle søker folk, noe som i seg



selv er positivt. Men det er også bemerkelsesverdig å se at ansatte med svært lang fartstid velger å bytte arbeidsgiver. Bak hvert jobbskifte ligger det som regel en kombinasjon av faktorer. Lønn, trivsel, ledelse, kultur. Når flere erfarne folk flytter på seg samtidig, er det et tegn på at noe større er i endring. Det kan tyde på en bransje som må finne tilbake til trygghet, forutsigbarhet og faglig stolthet etter mange år med uro.

Når bemanningen skiftes ut, ny aktør kommer inn og tempoet øker, er det naturlig å spørre: Hvordan påvirkes sikkerhetskulturen? Det har aldri vært viktigere å holde fast på grunnverdiene i norsk luftfart. Kvalitet, profesjonalitet, og åpenhet. Uansett hvor mye press kunder og operatører ønsker å pålegge oss. Derfor kjemper vi som forbund for å ivareta de sikkerhetsbarrierene som allerede er etablert på norsk sokkel.

Ny aktør har dukket opp, og landskapet endrer seg raskt. Det gir håp om fornyelse, men stiller også store krav til oss alle om tett samarbeid, sikkerhetsfokus og evnen til å tilpasse oss.

Det ble ikke det tykkeste bladet i år, men forhåpentligvis nok til å gi deg en liten pause og et glimt av hva som skjer i miljøet vårt, på godt og vondt. Takk til alle som har bidratt, og takk til deg som leser.

God vinter!

Tom Erik Økvik
Tom Erik Økvik
Redaktør



Bidra til et bedre blad og vinn en kniv!

NHF takker for enormt mange bidrag til bladet som ble produsert i 2024! Takk til Jan Møller Andersen, Rolf Eirik Nes, Karl Ove Utstrand, Henrik Stanghelle, Mads Gotchalksen og Øyvind Strøm for svært gode tekster og fantastiske bilder! NHF-Kniven har nå blitt utdelt hele 43 ganger for flotte bidrag til NHF-Nytt. Disse karene har mottatt kniven som takk for en flott innsats til NHF-Nytt 2024. Uten dere hadde ikke bladet blitt så bra som det ble.

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

KOMPLETT.no

LEATHERMAN

Høyskolen
Kristiania
Nettstudier

TELEFON:

900 75 291

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 advokatbistands-skjema. Dette skal fremlegges ved kontakt hos advokaten som dokumentasjon på innvilget advokatbistand. Ferdig utfylt skjema levert til advokat ved første møte/kontakt er en forutsetning for at forbundet skal kunne faktureres for inntil fem timers bistand.

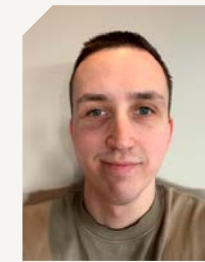
Skjemaet finnes på forbundets hjemmesider, www.nhaf.no.

Ønsker du å benytte deg av forbundets advokatavtale eller ønsker mer informasjon, vennligst ta kontakt med AFU (afu@nhaf.no).

STYRET I NHF 2025



LEDER
Stig Selvåg
MF-H1
leder@nhaf.no
Mob:915 99 436



NESTLEDER
Vegar Grimstad
HST
nestleder@nhaf.no



SEKRETÆR
Tore Loe
HST
sekretaer@nhaf.no



STYREMEDLEM LOVER & BESTEMMELSER
Emil Sande Øvrebotten
MF-H1
bestemmelser@nhaf.no



STYREMEDLEM REGELVERK
Ole Midtkandal
MF-H1
regelverk@nhaf.no



STYREMEDLEM UTDANNING
Laila Veronika Jonassen
BNTF
utdanning@nhaf.no



STYREMEDLEM INFO
Tom Erik Økvik
HST
info@nhaf.no



STYREMEDLEM OPERATIVT
Jan Møller Andersen
FFB
operativt@nhaf.no



STYREMEDLEM ØKONOMI
Alf Herman Hermansen
TAF-H1
okonomi@nhaf.no



1. VARAMEDLEM
Renate V. Jonsterhaug
BNTF
vara1@nhaf.no



2. VARAMEDLEM
Ubesatt
vara2@nhaf.no



3. VARAMEDLEM
Simon Lindset
LTTF
vara3@nhaf.no

4. VARAMEDLEM
Morten Ystaas
HST
vara4@nhaf.no

Har du spørsmål og lurer på hvem du bør kontakte?

Se oversikten på side 27

Redaktør
Tom Erik Økvik

Utgiver
Norsk Helikopteransattes Forbund

nhaf.no

Layout
Fasett

Trykkeri
Kai Hansen trykkeri

Opplag
1050

NHF's postadresse:
Sommevegen 2
4055 SOLA

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

ADRESSEENDRING

Meld i fra om adresseendring ved flytting.

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



Sammen gjennom et krevende år

Kjære medlemmer,

2025 har vært et tungt og krevende år for mange av oss. Rundt om i landet står våre lokalforeninger midt i krevende forhandlinger, omstillinger og konflikter. I flere selskaper i offshore helikopterindustrien har det vært harde tak mellom lokalforeninger og ledelse. Det forhandles om hver minste avtale, hver detalj og hver krone. For mange oppleves det som en konstant kamp for å bli hørt og respektert.

Vi vet at slike prosesser tærer både på motivasjonen og på arbeidsmiljøet. Når samarbeidet mellom partene settes på prøve, rammer det ikke bare de tillitsvalgte men hele arbeidsplassen. Noen har dessverre valgt å forlate jobben de har vært lojale mot i mange år rett og slett fordi det har blitt for urolig. Det er et tydelig varsko.

Nye ledere, gamle feil

Vi ser en tydelig trend hos flere operatører. Stadig utskiftning i både topledelse og mellomledelse. Mye god erfaring forsvinner

ut dørene, og inn kommer nye koster. Ofte med lite kjennskap til både historien og kulturen som har bygget denne bransjen. Enkelte steder merker vi at lederstilen blir hardere, mer ensrettet og mindre preget av den tilliten og dialogen som alltid har vært vår styrke.

Når ledelsen begynner å peke på ansatte som problemet, at de er for lite fleksible, for dyre eller for lite produktive. Da har man mistet av syne hvem som faktisk skaper verdiene. Våre medlemmer står på hver eneste dag. De reiser, jobber ekstra, finner løsninger og sørger for at alt går trygt og sikkert for seg. Det er vi som får hjulene til å gå rundt.

Tillit er vårt viktigste verktøy

En arbeidsplass der tilliten brytes ned mister mye mer enn bare trivsel. Den mister samhold, effektivitet og stolthet. Vi vet alle at et godt resultat ikke skapes av én leder på toppen, men av et lag som drar i samme retning. Det har alltid vært kjernen i vår bransje, fra pionérene på

1950-tallet til dagens ansatte som holder sikkerhetsnivået i verdensklasse.

Vår styrke ligger i fellesskapet, i fagkunnskapen og i den gjensidige respekten mellom partene. Når vi mister det, mister vi grunnlaget for både sikkerhet og kvalitet.

Vi skal stå løpet ut, sammen

Vi har stått i storm før, og vi kommer til å stå i flere. Men historien viser oss én ting: vi gir oss ikke. Vi står sammen, også når det blåser som hardest. Derfor skal vi fortsette å kjempe for helikoptersikkerheten, for det som er rettferdig, for avtaler som holder, og for et arbeidsliv der folk blir behandlet med respekt.

Takk til alle dere som hver dag gjør en innsats – enten dere sitter i forhandlinger, flyr ut på oppdrag, eller holder driften i gang på bakken. Uten dere er det ingen bransje.

Vi skal gjennom dette året også, sammen.



Ny helikoptertype på norsk sokkel

Det er omtrent 20 år siden sist en ny helikoptertype ble introdusert på norsk sokkel. Lufttransport, CHC, Equinor og AkerBP introduserer i disse dager helt nye Leonardo AW189 som tilbringer og shuttle maskin.

Maskinen bringer et stort teknologisk sprang fram i tid, og vil tilby en helt annen komfort for passasjerer og piloter. Utstyrt med den velkjente CT-7 motoren, i 2E1 utgave vil disse maskinene løfte norsk offshoretransport opp mange hakk.

Lufttransport mottok sin første AW189 i juli, og den andre i oktober. CHC får sin første AW189 i månedsskiftet november desember. Alle produsert på fabrikken i Vergiate, Italia.

For passasjerene betyr innføringen av AW189 en langt mer komfortabel reiseopplevelse. Kabinen er romslig, støy- og vibrasjonsnivået er redusert, og en ergonomisk utforming gir økt trivsel fra avgang til landing. Dette markerer et betydelig steg opp i kvalitet for dem som reiser hyppig ut på plattformene.

Med dette starter et nytt kapittel i offshore helikopterhistorien. Etter ti år med mer eller mindre monoton helikopterflåte, markerer denne introduksjonen et klart signal om fornyelse, fremtidsutsikter og kontinuerlig forbedring av sikkerhet og kvalitet for alle som har arbeidsplassen sin til havs.



Foto: CHC HS AS





Foto: Kjell Fuglestad

BETA Technologies og Bristow Norway går foran i det grønne skiftet

8. august startet BETA Technologies sammen med Bristow Norway AS opp test-flyvninger med elflyet BETA ALIA mellom Stavanger og Bergen.

Dette markerer et viktig steg i utviklingen av utslippsfri luftfart i Norge – og et unikt samarbeid mellom en amerikansk elflyprodusent og en av verdens ledende aktører innen helikoptertjenester.

Prosjektet skal teste hvordan elektrisk luftfart fungerer under reelle, krevende vinterforhold langs norskekysten. Flyet opereres av to piloter, én fra Bristow og én fra BETA. Bristows teknikere får opplæring direkte fra BETA for å kunne drifte og vedlikeholde flyet mens det er i Norge. Målet er å samle erfaringer om drift, rekkevidde, lading og ytelse i kaldt og skiftende klima. Det er en helt nødvendig del av veien mot sertifisering og praktisk bruk av elektriske luftfartøy i kommersiell drift.

BETA ALIA er et helelektrisk fly utviklet av det amerikanske selskapet BETA

Technologies, fra Burlington, Vermont. Flyet er utviklet både som konvensjonelt elektrisk fly (CTOL) og som vertikalt take-off og landings versjon (eVTOL). Maskinen som testes i Norge er CTOL-utgaven.

ALIA er konstruert i karbonfiberkompositt og har et vingespenn på ca. 15 meter.

Designet er inspirert av fuglen Arctic Tern (Rødnebbterne) som er kjent for sine lange migrasjonsruter.

NHF har gjentatte ganger forespurt Bristow diverse operasjonelle spørsmål. Dessverre hadde ingen representant mulighet til å svare oss før bladet gikk i trykken.



Foto: Aidan Semmens



PFC-saken i dag

Lenge har Norsk Helikopteransattes Forbund sammen med LO Helikopterutvalg kjempet for å beholde et av de viktigste preventive sikkerhetstiltakene vi har på norske offshorehelikoptre. Saken om videre gjennomføring av Pre-flight check med teknikker og åpning av luker har virkelig preget Forbundet og bransjen det siste året. Det har lenge vært usikkerhet rundt hva kunder og operatører ønsker å gjøre på nye helikoptertyper. Det har vært mye møtevirksomhet, operatørene har demonstrert sine versjoner av PFC på S-92 og nå venter vi på endelig avgjørelse.

Nå har likevel Equinor startet operasjon med AW189 uten åpning av luker og cowlings før Helikopterutvalget, kunder og operatører har blitt enige om en felles akseptabel løsning. NHF mener at det vil være fundamentalt feil å ta vekk et så viktig sikkerhetstiltak som er implementert på bakgrunn av årelang erfaring med helikopter, uten å kunne dokumentere at behovet ikke lengre er til stedet.

Det pekes på nye og moderne helikoptre med elektronisk overvåkning og lys i cockpit, men vi vet alle i denne bransjen at de grunnleggende prinsippene i et helikopterdesign er svært utsatt og mangler mulighet for elektronisk overvåkning og redundans i kritiske dynamiske komponenter som rotorhode, girkasse og drivakslinger.

Som et bøtende tiltak vil Equinor sammen med Lufttransport i første omgang gjennomføre en to-års prøveperiode hvor PFC utføres av en pilot, sammen med en sertifisert tekniker uten å åpne luker eller klatre opp og sjekke kritiske dynamiske komponenter. Vi anser det som en god

ting at teknikker fortsatt vil være tilstede ved walkaround, og at flere øyne har bedre mulighet til å oppfatte feil og mangler som ellers kan være lett å overse på en ny helikoptertype svært få har erfaring på. Men vi ser dessverre med enorm skuffelse på at det ikke skal åpnes luker.

Denne praksisendringen innebærer at en av de mest sentrale sikkerhetsbarrierene i norsk offshoreflyging blir svekket, en barriere som i flere tiår har fanget opp feil og uregelmessigheter før de har kunnet utvikle seg til alvorlige hendelser. NHF mener at det er uforståelig at man velger å redusere sikkerhetsmarginene på nytt og ukjent materiell i stedet for å bygge videre på den robuste modellen som har gjort norsk offshoreluftfart verdensledende på sikkerhet.

Forbundet vil fortsette å arbeide for at Pre-flight check med åpning av luker skal innføres som standard prosedyre, også på nye helikoptertyper. Vi forventer at prøveperioden blir fulgt tett opp, og at både operatør, kunder og myndigheter tar lærdom av eventuelle funn som skulle indikere behov for å gjeninnføre lukeåpning.

En annen gladnyhet vi kan dele er at vi har fått bekreftet fra Equinor, at de ikke ønsker å endre på dagens praksis rundt åpning av luker ved PFC på S-92A.

Vi håper at sikkerheten igjen vil bli satt først.

Våre tidligere saker om dette temaet kan du lese i forrige blad, eller på våre nettsider www.nhaf.no/nhf-nytt/



Foto: Henrik Nupen Stanghelle



Innstilt drift

Nordic Unmanned har dessverre måttet innstille driften, og foreningen er dermed utmeldt fra NHF.

Konkursboet er kjøpt opp, og det gjenstår nå å se om aktøren bak oppkjøpet klarer å få virksomheten på beina igjen. Behovet for dronebaserte tjenester vil uten tvil være til stede også i fremtiden.

Tips oss!

Har du en sak, et tema eller en opplevelse du ønsker å dele med kollegaene dine? Vi vil gjerne høre fra deg!

Vi ønsker oss engasjerte bidrag – send oss en e-post, så tar vi det med i neste utgave!

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



Styrkes Helikopterkonferanse:

En viktig møteplass for sikkerhet og samarbeid

LO Helikopterutvalg arrangerte 23.-24. mars en fullbooket Offshore Helikopterkonferanse på Sola. Dette ble en verdifull arena hvor vi møtte mange av dem som faktisk arbeider på gulvet og reiser med våre helikoptre – ikke bare direktører og ledere. Selv om konferansen fortsatt er relativt liten, ser vi et stort potensial og håper interessen vil øke i årene fremover.



Alle foto: Atle Espen Helgesen



Emil Øvrebotten (NHF) og Henrik Fjeldsbø (Styrke) var svært fornøyd med årets offshore helikopterkonferanse.



Tom Erik Økvik hadde et innlegg om viktigheten av pre-flight check utført av teknikere.

Et solid og relevant fagprogram

Blant foredragsholderne var representanter fra Luftfartstilsynet, LO Helikopterutvalg, NHF, Offshore Norge, Aircontact (Sikorsky), NADG (Bell), Flygerforbundet, HLO-ansatte, Equinor og Statssekretær Cecilie Knibe Krog Lund (Ap). Programmet var bredt og informativt, med fokus på sikkerhet, fremtidens teknologi og operasjonelle utfordringer.

Langsiktig arbeid gir resultater

Konferansen viste tydelig hvor mye arbeid som ligger bak dagens sikkerhetsnivå i helikopterbransjen. Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk sokkel, LO Helikopterutvalg, LO Luftfart, NHF og Flygerforbundet er blant aktørene som jobber intensivt for sikker drift.

– Takket være dette arbeidet har både innenlandsbransjen, småfly og droner fått bedre regelverk som bidrar til tryggere operasjoner, uttalte Luftfartstilsynets direktør Wenche Olsen. Hun kunne også fortelle at rapporteringsraten er økende – en positiv utvikling.

Blant produsentene og operatørene er situasjonen i stor grad uendret. Vi venter på nye maskiner og delesituasjonen ser ut til å bedre seg. Bell 525 er fortsatt ikke sertifisert, men Deice-testingen går for fullt.

Når fagforbund ikke ønskes velkommen

Vi ser alt for ofte at NHF og andre fagforbund ikke blir hørt så fort ordene forbund eller forening nevnes. På Offshore Helikopterkonferansen er det gledelig nok litt annerledes. Her er publikum i stor grad de som sitter på med våre helikoptre til og fra sin arbeidsplass. De forstår alvoret i våre

saker, og vet hvor viktig sikkerhet er. Derfor var det ekstra beklagelig at den eneste tilstedeværende operatøren måtte forlate konferansen før NHFs innlegg om hvorfor det ikke finnes noen snarvei til sikkerhet, og hvor viktig Pre-flight Check (PFC) er som siste barriere.

Swiss Cheese-modellen og PFC som siste skanse

For å illustrere hvor viktig en Pre-flight check faktisk er, kan vi se på en Swiss Cheese modell. Se for deg flere skiver med sveitserost. Hver skive er en sikkerhetsbarriere – prosedyrer, rutiner, inspeksjoner, vedlikehold eller elektronisk overvåkning. Disse skal hindre at noe går galt. Men ingen barriere er perfekt. Alle skivene har hull – eller svakheter. Og dersom hullene i flere barrierer tilfeldigvis står på linje, kan en feil passere gjennom hele systemet – og ende i en alvorlig hendelse eller ulykke. PFC er nettopp en slik barriere.

PFC er den siste, og kanskje den viktigste før helikopteret tar av. Samtlige feil som blir oppdaget under en PFC og som fører til teknisk forsinkelse eller kansellering har en ting til felles. Det er at ingen teknologi – verken på gamle eller nye helikoptre, hadde klart å fange opp feilen. Derfor må PFC tas på største alvor.

Pilotmangel og økt belastning

Norsk flygerforbund melder om økende mangel på helikopterpiloter. Samtidig skal vi fly mindre maskiner og flere turer, noe som gir økt belastning på allerede pressede piloter. Kravene til å bli offshorepilot er strenge og bør forbli det, men det må bli enklere å utdanne og rekruttere nye. Samtidig må det gjøres noe for å få nyutdannede piloter i arbeid, slik at de kan

bygge erfaring. I dag ser vi at alt for mange faller av før de får begynt å bygge timer.

Dårlig plass

Med mindre maskiner blir det også vanskeligere å få med seg bagasje. HLO Tor Egil Steine jobber på Ivar Aasen-feltet. Han var med Helikopterutvalget til Italia for å se på AW189 og den nye bagasjepodden. Maskinen tar 20 standard bagger, som måler 30x30x60 cm. Bagasjepodden tar 10 bagger med en maks nyttelast på 85 kg. Passasjerer må nok belage seg på å ha med seg færre eiendeler offshore.

Det jobbes med en «Priority»-tag som skal festes på én av to bagger passasjerene kan ha med seg, for å sikre at essensiell bagasje følger med dersom ikke alt får plass.

Offshoredroner

Equinor holdt avslutningsinnlegget og delte planer om økt bruk av droner i offshoreoperasjoner. Foreløpig er teknologien og kostnadene en utfordring, men målet er å bruke droner, styrt av piloter fra land til å frakte smådelar og bygge erfaring.



Daglig leder i Lufttransport AS Erlend Olsen redegjorde for hvordan de skal sikre en trygg innfasing av ny helikoptertype.



Flott oppmøte på første representantskapsmøte i nye lokaler!

Representantskapsmøtet

Endelig har vi gleden av å få invitere våre medlemmer inn i våre nye lokaler! Etter langt om lenge har vi endelig ferdigstilt kjelleren i huset etter en enorm dugnad fra styret og øvrige medlemmer. Kjelleren er revet til beinet og bygget opp igjen akkurat slik vi vil ha det, med alle de fasiliteter vi trenger for å holde møter, kurs og samlinger.

Årets arbeidsmøte åpnes av Stig Selvåg. NHFs egen leder presenterer seg selv før vi tar en runde i salen. I år har representanter fra foreningene TAF-H1, MF-H1, FFB, BNTAF, BNTF, og HST møtt opp for å innvie vår nyoppussede kjeller i helikopterhuset.

Vi savner fortsatt noen foreninger som vi gjerne skulle ønske at var til stedet. Etter litt IT-trøbbel lyser endelig skjermen opp, og vi får gått igjennom innmeldte saker til årets møte. Infofolder, innlemmelse i nytt forbund og medlemskap i flere foreninger står blant annet på sakslisten.

En gjennomgang av prinsipp- og handlingsprogrammet som har vært veilederen for styret i 2024 må også til. Programmet skal nå gjennomgås av representantene, og forslag til endringer skal utarbeides ved hjelp av gruppearbeid. Etter hektisk møtevirksomhet i våre nye lokaler er gruppelederne klare til å presentere sine forslag for de fremmøtte. Disse tar vi for oss på morgendagens representantskapsmøte.

Etter dagens økt avsluttes kvelden med vinsmaking, tapas og god stemning, som bygger vennskap, nettverk og tillit til hverandre.



Rolf Eirik Nes (HST) inntar rollen som ordstyrer



Representantskapsmøte

Alle er på plass etter gårsdagens begivenheter. Stig innvier representantskapsmøtet med å ønske alle velkommen. Etter et navneopprop tar sekretær Tore Loe for seg dagsorden, og med litt tvang velges Rolf Eirik Nes (HST) til ordstyrer ved akklamasjon. Hvert styremedlem tar for seg sine årsmeldinger, og åpner for spørsmål fra salen. Styret har jobbet mye det siste året, også utenfor deres styreverv. Men styret er ved godt mot og ser fram til nye utfordringer i 2025.

Regnskapet gjennomgås av vår økonom, Alf Herman Hermansen, som har overtatt vervet etter Jostein Karlsen som har permisjon fra styret. Foruten de faste postene har det blitt investert penger i oppussing og vedlikehold av huset og nye møtelokaler. Hovedetasjen er allerede utleid, og nå ser vi fram til at huset skal drifte seg selv.

Så til innmeldte saker. Infofolderen utdateres raskere enn den kan trykkes, og er svært dyr å trykke sammenlignet med gevinsten den gir. Det foreslås å benytte QR-kode på visittkort eller lignende med link til vår nettside som en digital utgave i stedet. Det passer godt da vi har en ledig fane på vår forside.



Jostein Karlsen (t.v.) og Johannes Nikolai Andresen (t.h.) får sine avskjedsgaver av sekretær Tore Loe (blått slips) og leder Stig Selvåg

Årets saker står for tur. Det handler om at NHF skal se på muligheten for å innlemmes under annet forbund - Det blir lange produktive diskusjoner med veldig mange gode inputs for og imot. Etter avstemning blir forslaget forkastet.

Medlemskap i flere foreninger ønskes ikke, og etter avstemning vedtas det at fler-medlemskap ikke blir akseptert ved ny paragraf i vedtektene.

Representantene bys på en fantastisk lunch på hotellet før det skal velges nytt styre. Dessverre er det fortsatt ikke enkelt å få fatt i ildsjeler som ønsker å stille, så valget blir enkelt. Nytt styre velges ved akklamasjon. Emil Sande Øvrebottn (MF-H1) overtar vervet Lover & Bestemmelser fra Johannes Nikolai Andresen, og tidligere vara Alf Herman Hermansen (TAF-H1) overtar Økonomivervet etter Jostein Karlsen.

Budsjettet for 2025 godkjennes før møtet heves av dirigent Nes, og det hele avsluttes med en finere middag på Quality Airport Hotel hvor avtroppende styremedlemmer får sine avskjedsgaver.

Takk for i år, og på gjensyn!



Alf Herman Hermansen og Stig Selvåg får fylt sine glass av sommelieren.



Johannes Nikolai Andresen gjør siste finish i lokalene før repmøtet.



Helikopterbransjens største møteplass

Dallas, Texas, er vertskap for verdens største helikoptermesse, Verticon. Tidligere kjent som HAI Heli-Expo. Sammen med LO Helikopterutvalg er selvfølgelig NHF til stede. Med over 14 000 besøkende, 600 utstillere og mer enn 60 helikoptre og droner på utstilling er dette stedet for å møte aktører i en bransje i rask utvikling. Verticon har nok en gang bevist sin posisjon som den viktigste arenaen for helikopterindustrien. Med nye maskiner, teknologiske fremskritt og et sterkt fokus på sikkerhet går bransjen en spennende fremtid i møte.

Det er hektiske dager fylt med møter. Blant det vi ser av nyheter er alt fra innovative verktøysystemer og 3D-printing til avansert SAR-utstyr, bekledning og elektronikk. Messen er ikke bare en utstilling – det er her bransjens fremtid formes.

Møter med de store aktørene

På Verticon møter vi ledende aktører innen leasing, operatører, kunder, samarbeids-partnere og andre foreninger. Vårt mål er å fremme sikkerhet og kvalitet for de ansatte i industrien. Vi utveksler erfaringer, diskuterer utfordringer og jobber sammen mot en tryggere og bedre bransjestandard.

Leasingbransjen melder om travle tider, med et marked i vekst og få ledige helikoptre. En av de store nyhetene på messa er at LCI har anskaffet Macquarie Rotorcraft Limited, noe som gir dem en imponerende flåte på hele 310 luftfartøy.

Full fart hos Leonardo

Leonardo selger helikoptre i rekordfart, spesielt til det norske markedet. Sikkerhetssituasjonen i Europa har fylt ordrebøkene, og i en liten seremoni under messen signerte Lufttransport en ny ordre på flere AW189, noe som øker Norges



Ole og Tom inntar Texas.

totale AW189-flåte til 12. Disse skal opereres av Lufttransport og CHC for Equinor, Vår Energi og Aker BP.

Selv om også Leonardo sliter med deleleveranser, ser de optimistisk på fremtiden. De jobber aktivt med å utvide sitt nettverk av underleverandører og planlegger å etablere delelager, support- og treningssenter i Norge.

Airbus med ny lansering

Verticon er stedet for nyheter, og Airbus skuffer ikke. De presenterer sin splitter nye H140, en mindre og rimeligere versjon av H135, en populær arbeidshest innen HEMS-segmentet. Selv om H140 kanskje ikke er aktuell for offshore-industrien ennå, er det en spennende nyhet i markedet.

Airbus har jobbet i kulissene etter Turøy-ulykken og har gjort designendringer på 225-girkassen. Hvor store disse endringene er, er foreløpig uklart for oss.

Sikorsky sliter med A+

Sikorsky melder om liten interesse for deres A+ kit til S-92, en oppgradering som blant annet gir lengre rekkevidde, ny girkasse og bedre løfteevne. Heller har ingen nye maskiner blitt bestilt. Likevel jobber de videre med fase IV-girkassen og utvidede vedlikeholdsintervaller, noe som vil bidra til å redusere driftskostnadene. For å forbedre delesituasjonen har Sikorsky sikret seg flere underleverandører, noe som forhåpentligvis vil redusere ventetider og forbedre tilgjengeligheten på deler.

Lufttransport tar steget opp

Lufttransport har på kort tid vokst fra en liten innenlandsaktør til en av de tre store helikopteroperatørene på norsk sokkel. Med en stor kontrakt fra Equinor og Vår Energi foran seg, står selskapet overfor en omfattende oppgave med å bygge en trygg og sikker organisasjon.

Lufttransport har tidligere uttalt at de basert på egen erfaring ikke ønsker å



PHI hadde med seg en flott AW139 på Leonardos stand.

utføre teknisk sjekk mellom turene på sine AW139, men at de nå ved innfasing av nye AW189 vil gjennomføre en prøveordning med pre-flight inspeksjon utført av teknikere. Noe vi som forbund setter stor pris på.

Fokus på sikkerhet

Sikkerhetsforeningen HeliOffshore jobber for å skape tryggere operasjoner innen offshore helikoptertrafikk. I møte med HeliOffshore CEO Tim Rolfe diskuterte vi utfordringer knyttet til pre-flight inspection. Foreningen vil nå se på muligheter for å samle inn statistikk på temaet. Samtidig fortsetter de arbeidet for økt deling av Flight Data Monitoring (FDM) for å forbedre bransjens sikkerhetsstandarder.

Bell 525 Nærmer seg sertifisering

Bell fortsetter arbeidet med å sertifisere sin 525 Relentless. Etter interne omrokninger i det amerikanske luftfartstilsynet FAA har prosessen trukket ut, men Bell melder at de nå har 24

sertifiseringer igjen før de kan fullføre et 150-timers flyprogram med FAA.

Bell og Omni har inngått et samarbeid hvor de skal fly en 525 ut fra Guyana i Sør-Amerika. Her skal de fly opptil 500 timer for å simulere et daglig flyprogram og teste ut maskinen i drift. Det vil ikke være offshorepassasjerer i maskinen, og den skal i grunn ikke utføre landinger på plattform offshore under disse testene.

I påvente av typesertifisering har Bell gjennomført omfattende cold weather- og deice-testing. De forbereder seg også på å sertifisere TCAS II og økt avgangsvekt så snart maskinen er klar. Samtidig har de startet dialogen med det europeiske luftfartsorganet EASA for godkjenning i Europa.

Besøk hos Bell Training Facility

Etter Verticon gikk turen videre til Fort Worth, hvor Bell har sine test- og treningsfasiliteter. Her fikk pilotene prøve



Vi rakk en basketballkamp mellom møtene.



VTOL var også på programmet.

525-simulatoren, og vi fikk en innføring i Bells avanserte supportavtaler, vedlikeholdsmanualer og opplærings-avdeling.

Bell har lagt stor vekt på brukervennlighet i sine nye manualer, hvor jobbflyten er strømlinjeformet og feilsøking samt delebestilling er blitt enklere enn noensinne. 3D-illustrasjoner av komponenter, ledninger og struktur gir en ny dimensjon til vedlikehold og opplæring.

Fotomulighetene var dessverre begrenset, men det er tydelig at Bell setter en ny standard for vedlikeholdsmanualer. Forhåpentligvis vil norske operatører få glede av denne teknologien i nær fremtid.



Messen er ikke bare en utstilling – det er her bransjens fremtid formes.



Mobilsporing og nye apper

"Game changer" for redningstjenesten

MPDLS, eller mobilsporing på godt norsk, har inntatt redningstjenesten og vist seg å ha blitt en game changer for hvordan søk kan bli gjennomført med bruk av moderne teknologi. Samtidig er redningstjenesten i en rivende utvikling når det gjelder utvikling av nye samhandlingsverktøy som gjør det mulig med deling av informasjon mellom ulike resurser i sanntid ved hjelp av dagens mobil og IT-teknologi.

Da den nye EKOM-loven¹ åpnet for bruk av mobilsporingssystemer basert på nødnett for redningstjenesten, kom også åpningen for å ta i bruk avansert mobilsporingssystem i redningshelikoptrene her til lands. Etter hvert som 330 skvadronen tok i bruk de nye redningshelikoptrene AW101 og CHC Helikopter Service AS overtok kontrakten på Svalbard med flyvning for Syssel-mesteren ble flere og flere redningshelikopterbaser operative med ulike typer mobilsporingssystemer.



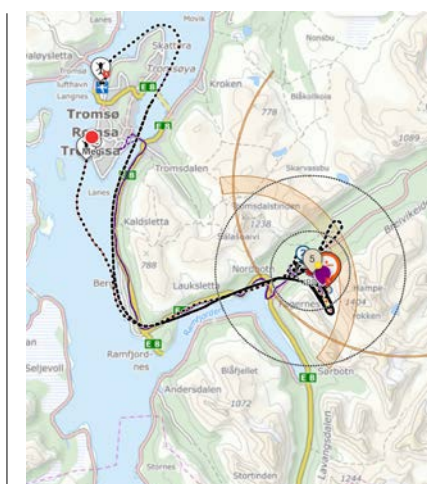
Bildet viser søketeiger og hvordan mobilsporet har blitt lagt inn. Og en rød markør på funnstedet.

Til påsken 2025, som siste base ut, ble også redningshelikoptrene til CHC Helikopter Service på basen i Tromsø sertifisert med slikt utstyr. Noe som markerte slutten på innfasingen av MPDLS (Mobile Phone Detection and Localization System) for den norske redningstjenesten og alle redningshelikopterbaser i landet er nå satt opp med slikt utstyr.

Ikke bare «plug and play»

Man har alltid visst at sporing kunne være svært effektivt i ulike scenario. Men det viste seg tidlig at dette ikke var noe «plug and play» operasjon. Å finne en mobiltelefon viste seg raskt vanskeligere en slik det ble presentert på reklameplakaten eller av selgeren for utstyret. Det ble tidlig klart at et samarbeid på tvers av organisasjoner måtte på plass og det ble raskt knyttet tette bånd mellom alle aktørene; 330 skv, CHC, Politiet, teleselskapene, NKOM og HRS for å finne gode felles prosedyrer og rutiner. HRS opprettet «Felles Kommunikasjons Forum for Redningstjenesten» som i dag er en arena for faglig utvikling og dialog mellom aktørene. Alle har vi den samme felles interessen og det samme mål om å redde liv effektivt. Og samarbeidet har så absolutt ført til at mobilsøk i dag kan utføres svært effektivt med gode resultater.

Det er jo lett å tenke at man bare skulle taste inn et mobilnummer i systemet for så å klikke på søkeknappen, men slik er det ikke. For å få søket til å bli så effektivt som mulig må systemoperatørene i redningshelikoptrene ha grunnleggende kunnskaper om hvordan sitt eget system fungerer. Samtidig må de ha god opplæring i hvordan de ulike telenettene i landet er bygd opp og fungerer. Når man holder på



Bildet er tatt fra en reel øvelse og viser det nye felles aksjonsstøtteverktøyet i praksis der vi kan følge frivillige fra Røde Kors i Tromsø som rykket ut til et søk. Samtidig track fra Redningshelikopter som fløy ut for å søke etter savnedes mobil.

med dette skjønner en med andre ord ganske fort at helikopter bare er en liten brikke i et stort puslespill der noen andre har kontrollen og der det myldrer av variabler som få har kontroll over. Man ser fort at en må ha kunnskapen og strategien riktig for å passe inn i puslespillet. Ellers blir en bare å «borre hull» i luften uten å få treff på noe som helst.



Alle har vi den samme felles interessen og det samme mål om å redde liv effektivt.

¹ Lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven)



Bilde fra MPDLS øvelsen. Foto: Røde Kors Tromsø

Krevende arbeidsoppgaver for systemoperatørene

Under et oppdrag sitter derfor systemoperatørene i kontinuerlig dialog med teleoperatørene på egne talegrupper i nødnettet, samtidig som de tuner på kanaloppsett, frekvenser og nettverk. Nettverkskoder, kanaler, 2G, 3G, 4G, LTE, GSM, IMSI, IMEI... Det er mildt sagt mye greier å holde styr på. I tillegg må man ta topografien i betraktning. Radioskygger og refleksjoner skapes av fjellformasjonene og spiller en vesentlig faktor i resultatet av et søk. Systemoperatørene må derfor aktivt guide helikopteret i posisjon for å få beste vinkel og avstand i forhold til mobilsignalene man ønsker å plukke opp.

Men kunnskapen løftes raskt og vi begynner å bli gode. Så gode at dem som var vant til tidligere visuelle søk som gikk over dager, nå mener vi jukser. Men det

funker. Og det er et fantastisk verktøy som kan brukes på utrolig mange måter i mange ulike scenario.

En «game changer» for søk

Tidligere var man mye mer avhengige av visuelle forhold for å fly søk. Værforhold kunne påvirke evnen til å se godt, samtidig som det reduserte muligheten til å gjøre gode søk med hjelp av IR-kamera/FLIR. Man endte gjerne opp med å sende inn mange frivillige resurser på bakken som skulle dekke store områder, ofte i ulendt terreng. Med andre ord svært tidkrevende aksjoner. Dette vil ofte bli fasiten også i dag i gitte scenario.

Men det som er den store game changeren er at nå trenger ikke helikopteret å fly et visuelt søk om forholdene er dårlige. Er det ikke forhold for det kan man heller gå i høyden, ligge i skyen å peile mobilsignalet.

På den måten få en rimelig nøyaktig posisjon og innsnevre søksområdet for ressursene på bakken. Noe som i det siste har vist seg å fungere med stor suksess. Det finnes i dag flere eksempler på aksjoner der mobilsporet har blitt overlevert til ressurser på bakken som har kunnet gå rett på den nødstedet og yte hjelp raskt og effektivt. Ofte i scenario der man tidligere kunne stå overfor en aksjon som ville pågå over flere dager.

Samtidig som helikoptrene har tatt i bruk ny teknologi har også aktørene i rednings-tjenesten arbeidet iherdig med utvikling av nye apper og verktøy. Hovedrednings-sentralen har gjennom Barentswatch utviklet appen FAKS (Felles Aksjonsstøtte) som nå er i bruk over hele landet. Her kan innsatsledere lett kommunisere «live» og direkte med ulike ressurser i aksjonen, tildele oppgaver og søketeiger.



Bilde fra MPDLS øvelsen. Foto: Røde Kors Tromsø

Samtidig har alle ressursene «live tracking» og muligheten til å legge inn spor og informasjon om funn av betydning for aksjonen.

Samtidig som helikopteret flyr søk kan de også opprette mobilspor som mann-skapene på bakken kan følge i sanntid. Dermed blir søket veldig effektivt. En annen stor fordel er at man slipper å overbelaste nødnettet med lange meldinger om f.eks. posisjoner. Vi har vel ikke tall på hvor ofte posisjoner blir oppgitt feil over radio, konvertert feil i etterkant og skaper forvirring. Med FAKS går dette digitalt i sanntid og blir visuelt i kartene til hver resurs uavhengig av posisjonsformat og konvertering.

Utviklingen og teknologien raser framover og det er utrolig motiverende og spennende å være en del av det og samtidig sitte i en

posisjon der man virkelig ser resultatene i hverdagen.

Spennende, morsomt og motiverende

Bruk av MPDLS har gitt en ny dimensjon til det å drive søk og redning. Samtidig er dette ferskvare som må trenes på og et fagfelt i utvikling. Basert på erfaringer gjort under skarpe oppdrag og øvelser jager vi hele tiden nye muligheter og forbedrer prosedyrer for å kunne få treff i ulike settinger og situasjoner. Ingen søk er like og erfaringsbasen bygges fra dag til dag, uke til uke gjennom året.

Dette gir en ekstra dimensjon til det å være systemoperatør og man føler at en er med å utvikle nye metoder som gir resultater. Resultater som gir både mening og konkret belønning i form av suksess under oppdrag.



Bilde fra MPDLS øvelsen. Foto: Røde Kors Tromsø

» Utviklingen og teknologien raser framover og det er utrolig motiverende og spennende å være en del av det og samtidig sitte i en posisjon der man virkelig ser resultatene i hverdagen.

I Tromsø har vi et muligens tatt steget et hakk lengre når det kommer til å lage reelle scenario og øvelser. En ting er å trene MPDLS-søk for søket sin del. Men det kan like så godt slås sammen med medisinske utfordringer, øvelsesoppdrag med levende markører i teig eller dukker som er plassert ut av tidligere crew. Så det har blitt noen merkelige turer i fjellet med dukken på ryggen. Og vi skal ikke se bort fra at en og annen tilfeldig turgåer har møtt på han «Oscar Redningstufsen» sittende bak en bjørk i en ur eller et sted i skogen.

Men gøy er det og mange fine turer har det blitt. Det er viktig å trene reelt og her er det stort sett bare fantasien som setter begrensinger.



Foto: Odd Arne Rosvoll Sørli

Equinor deler bergenskontrakten

Equinor har bestemt at CHC Helikopter Service AS og Lufttransport RW AS skal dele deres kontrakt for helikoptertransport ut av Bergen fra Mai 2026 ut 2028, med opsjoner til 2030. CHC skal operere tre S-92, mens Lufttransport skal fly to AW139 som etter hvert skal erstattes av AW189.



I november hadde vi gleden av å tilby våre medlemmer et kurs i forhandlings-teknikk med undervisning fra Fagfokus. Interessen var stor og hele 21 deltakere fra Bristow, Lufttransport, Heli-One og CHC Helikopter Service deltok på det to dager lange kurset.

Kurset samlet både teknisk og administrativt personell, og ga deltakerne verdifull innsikt i hvordan man kan oppnå gode resultater gjennom profesjonelle og konstruktive forhandlinger. Det ble lagt vekt på både teori, praktiske øvelser og erfaringsutveksling. Noe som bidro til mange gode diskusjoner og økt forståelse for forhandlingsprosessen.



Korrektur

I forrige blad skrev vi om NHFs 40-års-jubileum og forbundets historie. Det ble fremstilt under avsnittet "de første 10 år" (1984-1994) som om NHF ikke hadde noen logo. Det er verdt å bemerke at det er absolutt ikke riktig. Terje Rading, som har mange år bak seg som tidligere leder i NHF gjorde oss oppmerksom på at det faktisk fantes en logo, men som det ikke vites opphavet til. Denne ble brukt frem til 1990 da NHF fikk sin nåværende logo av Rolf Bergstrøm etter en konkurranse.

Det vites ikke opphavet til denne logoen, men om noen har informasjon vil vi veldig gjerne høre fra deg!

NHF er svært fornøyd med engasjementet og takker alle som deltok for innsatsen og den positive stemningen gjennom kurset. Vi håper at dere har fått økt kompetanse, nyttige verktøy og styrkede relasjoner på tvers av selskap og roller.

Vi ønsker alle lykke til med kommende forhandlinger, og ser frem til å fortsette å tilby relevante og nyttige kurs for våre medlemmer i tiden fremover!

NHF-NYTT gjennom tidene

1995 - 2025

Nok et år føyer seg inn i historien til NHF-Nytt! Etter diverse IT-problemer i vår har vi måttet laste opp bladene våre på nytt. Dette er et pågående arbeid og har tatt noe tid. Denne samlingen gir et unikt innblikk i forbundets lange historie. Fra første blad utgitt i 1990 til det siste og ferskeste eksemplaret, nummer 36 i rekken som du nå har foran deg. Det er her samlet et knippe av de mest interessante sakene fra de siste 30 år. Man kan også lese i bladene på våre nettsider, at de kjempet noenlunde de samme saker for 30 år siden som vi gjør i dag.

10 ÅR SIDEN 4 UTGIVELSER I 2015

Øyvind Strøm er leder for Norsk Helikopteransattes Forbund.

- Det skal spares i oljebransjen, og omveltningene kalles «Rene motorsag massakren».
- CHC flyr første LPV approach (Localizer Performance with Vertical guidance) i Norge. Flyvningen gjøres med en S-92A til Florø.
- HOFO er i emning, og NHF bruker store ressurser på arbeid med regelverket.
- Airbus viser fram H160 for første gang på Heli-Expo i Orlando, USA.
- CHC Helikopter Service starter opp landbasert SAR på Sola med EC225.

20 ÅR SIDEN 2 UTGIVELSER I 2005

Marit Sofie Vollan er leder for Norsk Helikopteransattes Forbund

- Husforeningen «Redningsmennene i Norsk Helikopter AS» blir med i NHF. Hele tre redningsmannforeninger er medlem i NHF.
- S-61N flyr sin siste tur på norsk sokkel 14. januar 2005.
- Norsk Helikopter AS har kjøpt opp Lufttransport AS og søsterselskapet i Sverige, Lufttransport AB.
- CHC Global opererer i Nigeria med norsk tekniker.
- Norsk Helikopter AS får sin første S-92A 4. februar.
- ASTEC Helicopter Services skifter navn til Heli-One (Norway) AS

30 ÅR SIDEN 4 UTGIVELSER I 1995

Terje Rading er leder for Norsk Helikopteransattes Forbund

- Helikopterverenskomsten blir gjort gjeldende for A/S Mørefly.
- Helikopterservice varsler nedbemanning av 150 årsverk grunnet tapte kontrakter.
- Mørefly fyller 40 år.
- Prosjektet «Møreluft» er i gang hvor Mørefly og Lufttransport skal slås sammen til et nytt innlandsselskap.
- Verdens største betongkonstruksjon – Trollplattformen – slepes ut i Nordsjøen
- Helikopter Service AS driver opplæring av teknikere i Albacete, Spania for Helicsa. De driver i hovedsak med søk og redning.
- Helikopter Service AS selger sine to siste Boeing 234 til Columbia Helicopters.
- Norsk Helikopter ønsker å gjennomføre flyvninger offshore uten nok drivstoff til å returnere til land.





HEIS TIL NYE HØYDER

TEKST: TOM ERIK ØKVIK ALLE FOTO: STIFTELSEN NORSK LUFTAMBULANSE



Heis til nye høyder

Stiftelsen Norsk Luftambulans har i flere tiår vært en drivkraft for utviklingen av luftambulansetjenesten i Norge. Med hele 30 stipendiater er stiftelsen i dag et av Europas største fagmiljøer innen akuttmedisin utenfor sykehus. Nå deltar de i utviklingen av neste generasjons ambulanshelikopter og tester samtidig ut heis på stiftelsens utviklingshelikopter.

En ny generasjon helikopter

Airbus H145 har lenge vært en godt etablert arbeidshest i det europeiske HEMS-markedet. Helikoptertypen drives av to Ariell 2E-motorer, har Helionix glass-cockpit, en besetning på tre og er kjent for sin stabilitet og ytelse i krevende forhold. Den nye D3-versjonen får blant annet femblads hovedrotor, flere vekt-besparende modifikasjoner og økt løfte-kraft, rundt 150 kilo mer enn forgjengeren D2.

NHF har snakket med Anders Ljåstad, tidligere tekniker i CHC Helikopter Service AS før han startet i Norsk Luftambulans

Helikopter i 2017. Ljåstad er sertifisert på Airbus H135 og H145, både classic og Helionix.

På NLAs tekniske base på Gardermoen pågår arbeidet med å modifisere helikoptrene fra D2 til D3.

– Vi bytter blant annet rotormasten, swashplate, hovedrotorblader og enkelte flight controls. Det elektriske systemet er i stor grad som før. Maskinen får ny elektrisk ground pump for kjøring av kontrollere for å tilfredsstille nye krav i regelverket, samtidig som blant annet understellsdemper og

anti-vibrasjonsutstyr demonteres. Totalt gir dette økt avgangsvekt og bedre ytelse, forteller Ljåstad.

Sammenlignet med den mindre H135-modellen som NLA også opererer, har H145 D3 større kabin, kraftigere motorer og bedre løftekapasitet som er verdifulle egenskaper i norsk terreng.

Et løft for redningsarbeidet

Samtidig pågår et spennende forsknings- og utviklingsprosjekt for å undersøke om heis kan bli en del av standardutrustningen på legeheliokoptrene.

Dagens praksis ved uthenting av pasienter i vanskelig terreng er ved bruk av lastekrok og underhengende tau. Da løftes redningsmann og pasient sammen ut av området. Nå prøves en elektrisk Goodrich-heis ut på stiftelsens utviklingshelikopter, og ulike oppdrag er blitt gjennomført for å sammenligne de to metodene.

Prosjektet er godt i gang for å finne ut om det er økonomisk og driftsmessig forsvarlig å utstyre legeheliokoptrene med heis. Blant flere parametere som måles er stressnivå hos besetningen, presisjon og eksponeringstid sammenlignet med tidligere metoder. Resultatet viser at heis gir en raskere og mer kontrollert operasjon, med mindre belastning på mannskapet. Det reduserer også tiden både redningsmann og pasient er utsatt for risiko.

Foreløpige konklusjoner fra prosjektet peker mot at heis kan bli et viktig bidrag til tryggere og mer effektive operasjoner.¹

Nye krav og ny kompetanse

Heisen har vært driftssikker og enkel å håndtere under testperioden. Sammen med fem andre teknikere har Ljåstad fått opplæring i vedlikehold av systemet.

– Heisen gir en liten hastighetsbegrensning, rundt tre til fem knop, men det er uproblematisk. Heisen er kjørbart slik at den kan parkeres tett mot skroget og kjøres ut i driftsposisjon ved bruk. Legen skal være heisoperatør, og besetningen består ellers av redningsmann og pilot, forklarer Ljåstad.

Foreløpige konklusjoner fra prosjektet peker mot at heis kan bli et viktig bidrag til tryggere og mer effektive operasjoner.¹

Men et nasjonalt heisprosjekt krever også nøye vurdering. – Det er mange faktorer å ta hensyn til. Blant annet økonomi, vedlikehold og opplæring. Dersom heis fører til et krav om base-tekniker på alle baser, kan kostnadene bli for store. Samtidig må vi se på hvilke økonomiske besparelser heisen bringer. Lastekrok og utstyr for fast tau forsvinner, samtidig som vi allerede har utgifter til opplæring fra før, sier han.

Legenes utdannings- og treningskrav er allerede omfattende, og Ljåstad understreker at arbeidsmengden må være håndterbar.

– De må kunne både akuttmedisin, fly-operativt arbeid og nå eventuelt heising. Det er viktig at totalbelastningen ikke blir for stor. Dette vil forskningen gi svar på, sier han.

Bygger kompetanse for fremtiden

Som mange i luftfartsbransjen opplever også NLA at det er svært krevende å rekruttere kyndig personell.

– Vi har behov for oppbemanning samtidig som flåten vår eldes. Det er få norske søkere, men det er gjort flere grep for å sikre en god og stabil basedrift. Vi har

ansatt flere fagarbeidere og økt lærling-inntaket til én i året mot tidligere år hvor vi bare tok inn lærling annethvert år. Og de fleste fortsetter hos oss etter endt læretid, sier Ljåstad.

Med 13 baser i Norge og fire i Danmark er hverdagen svært variert.

– Det blir mye reising og det er til tider høyt trykk. Vi går vanligvis dagtid eller 12–9 skiftordning, men det er for øyeblikket mye arbeid med inspeksjon av fenestron på H135 etter en ASB fra Airbus. Vi har så langt ikke funnet noen feil hos oss. Samtidig selger vi noen av våre gamle H135 i Danmark som skal erstattes med H145. Det blir litt arbeid på maskinene som skal selges, sier han.

Et mer stabilt system

Tjenesten er nå inne i en omstillingsfase hvor staten, gjennom de regionale helseforetakene og Luftambulansetjenesten HF, ønsker å bevege seg bort fra konkurranse-baserte anbud for drift av ambulanshelikopter og -fly. I mai 2025 gikk de regionale helseforetakene inn for at operatøransvaret for ambulanshelikoptrene skal fravike anbudsmodellen og direktetildeles Norsk Luftambulans AS fra 1. juni 2028. Dette for å sikre mer forutsigbar drift, særlig etter utfordringer knyttet til tidligere anbudsprosesser.

– Stiftelsen har vært en pådriver for dette. Det påvirker ikke den daglige driften direkte, men gir forutsigbarhet og stabilitet. Stiftelsen er ideell, og det økonomiske perspektivet forblir uendret. Driften og selskapet skal gå i null slik at vi unngår et profittjag, sier Ljåstad.



¹<https://norskluftambulans.no/nyheter/anbefaler-heis-helikopter-luftambulansen/>



Solakonferansen 2024



Ordfører i Sola kommune, Janne Stangeland Rege (H) åpner Solakonferansen. Alle foto: Henrik Nupen Stanghelle

Solakonferansen, stedet hvor næringsliv, samfunnsaktører og fremtidsrettede stemmer samles for å diskutere utfordringer og muligheter i et Norge i omstilling.

Blant 40 presentasjoner dominerer droner og el-fly konferansen betydelig. Aktører innen luftfart, logistikk og teknologi deler scenen med politikere og investorer som sammen diskuterer alt fra infrastruktur og reguleringer til sikkerhet og bærekraft. Særlig droneobservasjoner rundt kritisk infrastruktur og trusselsituasjonen i Europa er tema.

Sikkerhetsprisen

Årets mottaker av Solakonferansens sikkerhetspris er Henrik Fjeldsbø. Fjeldsbø er forbundssekretær i Styrke og leder av LOs helikopterutvalg, hvor også Norsk Helikopteransattes Forbund er representert. Prisen tildeles for hans omfattende og målrettede innsats for å styrke helikoptersikkerheten både offshore og på land. NHF gratulerer Henrik med en høyst fortjent anerkjennelse for et betydningsfullt sikkerhetsarbeid.

Tettpakket skjema

For NHFs del blir dagene fylt opp av møter, og skjemaet blir for stramt til å få

med seg alle innleggene. Leonardo har tatt et betydelig steg inn på norsk sokkel. Selskapet ønsker å øke produksjonskapasiteten i Vergiate for å møte den økende etterspørselen. Dette viser seg imidlertid å være utfordrende med mangel på både nøkkelkompetanse og kritiske komponenter. Over tid har og en stor andel erfarne medarbeidere gått av med pensjon eller forlatt selskapet. De er i stor grad erstattet av yngre og mindre erfarne ansatte, og konsekvensen er at produksjonstiden blir lengre enn planlagt.



Henrik Fjeldsbø mottar Solakonferansens sikkerhetspris.



Deltagerne fikk se nærmere på BETAs elektriske farkost, Alia.



Bristow ved David Stepanek presenterer elfly-prosjektet



Droneteknologiens raske utvikling skaper både forventninger og spørsmål knyttet til infrastruktur, beredskap og fremtidens luftrom.

Sikorsky opplyser at de for tiden har fem maskiner i produksjon. Dette gjelder S-92A+ modeller utstyrt med fase fire hovedgirkasse. Utover dette meldes det om begrenset interesse for nye S-92 maskiner. Samtidig er deleleveransene på bedringens vei. Flere lokale verksteder rundt om i verden har nylig fått godkjenninger for å overhale komponenter, noe som bidrar til å redusere vedlikeholds- etterslepet.

Bell henter kompetanse

Bell melder om optimisme, men venter fortsatt på sertifisering av deres 525 Relentless. Sertifiseringsløpet har gjentatte ganger blitt utsatt, og siste estimat peker nå mot første kvartal 2026. I påvente av sertifisering har Bell startet etableringen av et lokalt treningssenter for både teknisk og operativt personell. Det er rekruttert fagkompetanse fra aktive operatører i Norge, som skal bidra til oppbyggingen og godkjenningsprosessen av det nye senteret.

Med lite nytt å melde på selve konferansen, går mye tid med til interessante samtaler og nettverksbygging. Og det er klart at årets konferanse gir viktige impulser. Diskusjonene danner et bakteppe for arbeidet videre der forbundet må vurdere både muligheter og utfordringer ved en luftfart i endring. Særlig droneteknologiens raske utvikling skaper både forventninger og spørsmål knyttet til infrastruktur, beredskap og fremtidens luftrom.

AEI-kongress i Lisboa



Aircraft Engineers International holdt sin årlige kongress i Lisboa, 13. til 17. oktober.

Deltakere fra NHF var Øyvind Strøm og Ole Midtkandal. Oppmøte på årets kongress var ganske bra og hele 31 delegater fra 13 medlemsorganisasjoner stilte.

Første punkt på agendaen var utestående saker fra forrige kongress. Det ene, standardisering av loggbøker, er ikke lett å gjøre noe med. Men det lobbies for saken i de fora vi kan. Det er et problem vi ikke har så mye av her i helikopterbransjen, men kan være vanskelig for teknikere i selskaper som håndterer fly for mange selskaper på line. Den andre saken var et punkt om feil bruk av midler som ble oppdaget i fjor og er blitt rettet opp i.

Flere delegater fortalte om status i sine organisasjoner. Tom Wiggins fra AMFA, USA, fortalte om medvind og stor suksess for deres organisasjon. Det ventes opp mot 4000 nye kanadiske medlemmer, samt god økning i medlemmer også i USA. Muhammad Faraz i SAEP, Pakistan, fortalte om deres situasjon som er meget vanskelig. De opplever en hverdag med trusler, utestenging av fagorganiserte og gjentatte brudd på lover og regler. De er bekymret for sikkerheten til medlemmer og for flysikkerheten i selskapet.

Delegasjonen fra Pakistan måtte reise hjem midt under konferansen da det var store konflikter hjemme mellom organisasjonen og selskapet PIA.

Mario Moreira fra SITEMA, Portugal, fortalte om positive trender i Portugal. Nye avtaler og bra lønnsøkning samt forbedrede skiftordninger har gitt fornøyde medlemmer. Og de ser også at en del portugisere som har jobbet i utlandet kommer hjem og tar jobber i Portugal. Tap av teknikere til bedre betalte jobber i utlandet har lenge vært et stort problem i Portugal. De kjører også en stor kampanje for å øke interessen blant ungdom og bevisstgjøre unge om at luftfart er et bra karrierevalg.

Det var besøk fra EASA, Alberto Fernandez Lopez, continuing airworthiness officer. Han presenterte en del regelverksendringer som er på gang. Blant annet innen continuing airworthiness, droner, ny sertifikat kategori, B1E, og electrical powerplant. Mange endringer kommer fra et ønske i EASA om å forenkle deler av regelverket. Simplification er det nye nå.

Det var et innlegg fra Francisco Landerira og en presentasjon av Transportes Aéreos Portugueses (TAP) av Jose Moreira, TAP GM engineering. En stor vedlikeholds-organisasjon med veldig mange kapabiliteter.

Cameron Lampley, secretary Americas, hadde en presentasjon av Aircraft Maintenance Competition, og AEI's deltakelse. NHF hadde dessverre ikke deltaker med der i år, men kanskje neste år. NHF har søkt etter kandidater til å delta.

Litt sosialt var det og satt av tid til. En fin båttur i Lisboas havneområde med middag om bord fikk vi med oss, samt buss-sightseeing. Lisboa er en flott by med mye historie.

Robert Swankuizen, PR chairman, holdt ett innlegg om arbeidet med AEI's nettside og poster på X og Facebook.

NHF hadde tatt med en liten gave til vertskapet, en viking i båt, så de kan få huske at vikingene kom på besøk. Denne ble overrasket på onsdagens gallamiddag.

Med vennlig hilsen
Øyvind Strøm og Ole Midtkandal



Har du spørsmål og lurer på hvem du bør kontakte?

Her er oversikten over de forskjellige detaljene

LTF

Leder: Johannes Nikolai Andresen
E: LTFstyre@lufttransport.no
M: 488 85 536

BNTF

Leder: Jarle Kvalvik Steinnes
E: leder@bntf.no
M: 928 93 806

NLATF

Leder: Chris Alexander Hognes
E: chris.alexander.hognes@nla-helikopter.no
M: 938 81 113

NLA TAF

Leder: Martin Bakken
E: martin.bakken@nla-helikopter.no
M: 412 66 070

HELIKOPTER SERVICE TEKNIKERFORENING

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

TAF BRISTOW

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

TAF HELI-ONE

Leder: Kjell Øvrebo
E: taf.helione@gmail.com
M: 932 25 628

FLYGERFORENINGEN I BRISTOW (FFB)

Leder: Jan Møller Andersen
E: Janma@mac.com
M: 924 55 765

MEKANIKERFORENINGEN HELI-ONE

Formann: Tore Mohaugen
E: formann@mekanikerforeningen.no
M: 51 94 16 96 / 92288824

ANDRE ADRESSER:

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 styre-medlem økonomi. Post til denne adressen blir også arkivert av forbundssekretær. Benytt denne dersom det er spørsmål som krever rask avklaring fra ledelsen i forbundsstyret.

lokalforeninger@nhaf.no

Denne adressen benyttes for å kontakte alle lokalforeningsledere i NHF.

styret@nhaf.no

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

2026

ARRANGEMENT & BEGIVENHETER

Når bladet går i trykken er det en del datoer som enda ikke er publiserte, men her er en oversikt over de ulike arrangementer og begivenheter som forbundet planlegger inn i sin aktivitet eller ser nytte av i tiden fremover. Referater og artikler fra de ulike arrangement blir publisert i medlemsbladet og på våre nettsider. Dersom noen av medlemmene eller lokalforeningene deltar på ulike eventer av interesse, er dere hjertelig velkommen til å sende inn både bilder og tekst til en artikkel i bladet. Det blir selvfølgelig belønnet.

Representantskapsmøte NHF
13. – 14. februar

Verticon Atlanta
9. – 12. mars

Representantskapsmøte NFO
13. – 15. mars

AMC Aerospace Maintenance Competition
20. – 23. april

Solakonferansen
22. – 24. september

AEI Congress
TBA

LO Helikopterkonferanse
TBA

LO Luftfartskonferanse
TBA

Returadresse:

Norsk Helikopteransattes Forbund
Sømmevegen 2
4055 SOLA

Norsk Helikopteransattes Forbund

E-post: post@nhaf.no // Telefon: +47 90 07 52 91

