

flygelederen



4
|
09

VULKANEN KATLA PÅ OVERTID

Utbrudd kan dele Europa

SIDE 10-15

ØKONOMI: Bedre enn antatt SIDE 6-7

UTDANNING: 30 av 51 besto SIDE 16-17

UTENRIKS: Obama fikk nobel behandling SIDE 18-19

innhold 4 | 09

6



6 Fant 100 mill. til
Avinor bedrer resultatet.

8 Mindre overtid
Nedgang på 11 prosent.

9 Dekker Røyken-sug
18 får jobb i kontrollsentralen.

10 Katla murrer
Kan gi store problemer for luftfarten.

16 Alle forsvant
...men ikke Espen.

18 Welcome Mr. President
Fikk spesialbehandling på Gardermoen også.

20 Spicy arbeidsdag
Flesland i porøst materiale.

22 Ny standard
Natcon 4 og AMAN satt i drift.

24 Fjernstyrte svensker
ROT på Arlanda.

26 Advarer mot dårlig miks
Europeisk møte.

28 Tilbake fra helvete
Rune Brynildsen foredro for NFF.

32 AFIS med radar
Opplæring i gang.

36 Caution! Do not enter!
Redaktøren tok en femdagers – på hotell.

10



18



20



24



28



32



36



” Hver krise lever sitt eget liv, men alle har fire faser: Benektelse/sjokk, motstand/reaksjon, nyorientering/bearbeiding og satsing.

Rune Brynildsen, PR-rådgiver

Bemanning og effektivitet

På Skyguides kontrollsentral i Geneve bemannes alle radarsektorer med to flygeledere; en «Executive controller» (EC) og en «Planning controller» (PC). Likheten med cockpitkonseptet er på mange områder åpenbar.

To flygeledere på hver ACC-sektor ivaretar altså enroutefasen til enhver tid, også på nattskiftet. Sammenhengende tid foran radarskjermen overstiger aldri to timer. Vår omviser henviste i den sammenheng til undersøkelser som påviser en åpenbar reduksjon av oppmerksomhet og årvåkenhet ut over to timer sammenhengende tjeneste. En kollega fra Øst-Europa på omvisning spurte om en slik rigid dobbel bemanning egentlig var nødvendig. Svaret kom straks: «Det er tydelig at dere der hjemme trenger deres egen Überlingen-ulykke for å kunne forstå alvorret.»

Slikt gjør inntrykk.

På Maastricht kontrollsentral har ledelse og ansatte de siste årene fokusert på et problem med økende grad av utbrenthet og slitasje hos personellet. Maastricht kontrollsentral håndterer flytrafikken innen et av

Europas mest trafikkerte og mest komplekse luftrom. Vi har ofte hørt om tidvis overkjørte sektorer grunnet for stor trafikkmengde. Ofte er det nettopp en av Maastrichts sektorer dette gjelder. Akkurat nå har Maastricht kontrollsentral 254 operative flygeledere og 80 på opplæring. Enheten forholder seg til ansatte fra flere nasjoner, og må daglig ivareta tre språk — engelsk, fransk og tysk — i de fleste sammenhenger. Maastricht UAS (Upper Airspace) er delt opp i tre autorisasjons/sektorblokker:

- ✓ Brussels UAR.
- ✓ Hannover UAR.
- ✓ Delta (Amsterdam) UAR.

10. desember 2007 ble en ny avtale mellom partene signert. En omfattende og detaljert plan for rekruttering og opplæring av nye flygeledere ligger innbakt i avtalen. Hovedsakelig vil vaktene varighet begrenses til åtte timer — inkludert en halv times forberedelsestid — og det er innarbeidet en konkret plan for gradvis nedtrapping av årlig arbeidstid frem til 2013. I denne perioden vil antall vakter per år reduseres med 13, fra 195 til 169 per år. Flygeledere eldre enn 40 år får ytterligere en reduksjon i vak-

ter, fra en til maksimum fire vakter per år.

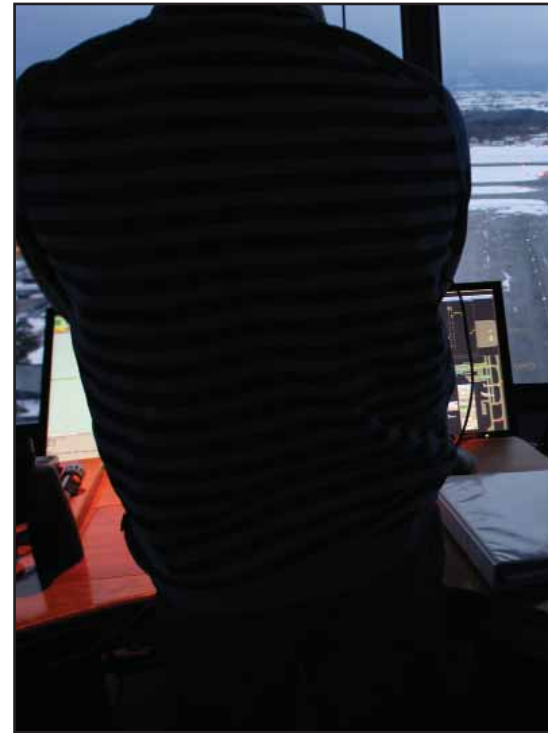
Arbeidsplanene/vaktlistene skal i denne perioden konsekvent utarbeides med følgende prioritering i fokus:

- ✓ Høyt nivå på flysikkerhet.
- ✓ Forventet trafikkøkning og kundenes behov.
- ✓ Individuell utarbeidelse og tilrettelegging, ved behov.
- ✓ Oppfølging av kost/ effektivitetsmål, som angitt sentralt.
- ✓ Høy grad av fleksibilitet.
- ✓ En felles vaktliste for hele OPS-rommet, men med konkrete tilpasninger for de forskjellige sektorer/autorisasjonsblokker.
- ✓ Basert på bruk av vaktlag.

Gode tilbakemeldinger fra så vel arbeidsgiver som fra ansatte tilsier at en slik avtale absolutt kan være en farbar vei for flere.

Her hjemme er i dag innsparinger og effektivisering en overordnet målsetting innen bransjen, naturlig nok.

Nå rettes også fokus fra sentralt hold mot «den skarpe enden» av tjenesten — den operative drift. Den operative tjenesten fungerer faktisk tilfredsstillende fra før, noe også kundene kan notere seg på daglig basis. Tjenesten fremviser både effektivitet og kapasitet, og forsinkelser som skyldes flygekontrollen holdes på et absolutt minimum. Over år har dette gitt utslag i svært gode tall for punktlighet. Ser vi på antall flygeledere, i forhold til avviklet trafikkmengde, kommer vi godt ut også i forhold til våre naboer.



” **Personellmangel gjennom lang tid tilsier at de fleste enhetene, fra før, har blitt tvunget til å utnytte hver enkelt ansatt så godt som overhodet mulig. Om man likevel velger å kutte hjørner i et slikt veltrimmet scenario, bør det i så fall utføres med stor aktsomhet.**



FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

Dette klarer vi til tross for kontinuerlig underbemanning, vaktoppsett med tjeneste annenhver helg, samt en oppsiktsvekkende innsatsvilje for ytterligere innsats, når tjenesten krever det.

Personellmangel gjennom lang tid tilsier at de fleste enhetene, fra før, har blitt tvunget til å utnytte hver enkelt ansatt så godt som overhodet mulig. Om man likevel velger å kutte hjørner i et slikt veltrimmet scenario, bør det i så fall utføres med stor aktsomhet.

Kanskje velger likevel lokal ledelse, i ren iver, å kutte i bemanning. Men da fjerner den samtidig bufferen mot kundene. Første forfall kan dermed være nok til å medføre trafikkregulering, holding og påfølgende forsinkelser. Faste traseer kan i et slikt scenario vanskeligere fravikes, noe som igjen reduserer muligheten for å gi direkte ruteføring.

En Boeing 737 forbruker om lag 2000 kilo (2500 liter) drivstoff per time, en MD80 bruker en god del mer. En strategisk tildeling av direkte ruteføring kan ofte medvirke til innsparinger på fem til ti minutter per flygning, noe som fort vil bidra til så vel bedret økonomi for våre kunder, som til merkbar miljøgevinst.

Det tilkommer også økt slitasje på personell som allerede er hardt presset fra før, noe som lett kan få langsiktige og uønskede konsekvenser. Hva kan da skje med den forventede gevinsten?

Velger arbeidsgiver likevel å fjerne en vakt — på feil sted til feil tid — kan en derfor fort spare seg til fant.

Paul
 paul k.
 johannessen
 formann NFF



Fleslands lay off-09

Randi Flesland er i konflikt med de ansatte og deres tillitsvalgte igjen, meldte Dagbladet 16. november. Flesland fratrådte toppjobben i Avinor høsten 2005 etter en bitter strid med de ansatte, blant dem Norsk Flygelederforening. Denne gangen gjelder det hennes nåværende arbeidsplass, Forbrukerrådet. For et drøyt år siden overtok den tidligere Avinor-direktøren sjefstolen, i følge de ansatte med lovnader om ikke å iverksette omstillinger. Det løftet er ikke holdt. Nå legger hun blant annet ned papirutgaven av Forbrukerrapporten. Tre ansatte må forlate.

– Til tross for at ledelsen hevder at prosessen har vært åpen og inkluderende, føler de ansatte at de ikke har hatt noen medvirkning i det hele tatt. Det virker nærmest som om resultatet er gitt på forhånd, sier Halgeir Jansen, ansatterepresentant i styret, og mener omorganiseringen bærer preg av at hovedmålet er å kutte lønnskostnader, mens hensynet til forbrukerne i mindre grad er ivaretatt, melder Dagbladet.

De ansatte beskylder nå direktøren for løgn og sier de har mistet tilliten til henne. Flesland avviser overfor Dagbladet at hun har løyet.

– Endringer kan gjøre vondt. Det er selvsagt ikke så morsomt å skulle jobbe annerledes enn man er vant til, og jeg skjønner at folk blir frustrerte, sier Flesland.

Også i 2009.

TRETTE OG UTBRENT: International Transport Workers' Federation (ITF) har undersøkt forholdene for ansatte i flybransjen i 116 land i perioden etter «9/11». Rapporten forteller om flygeledere som føler seg trette og utbrente, og de største årsakene til det er lange vakter og ubekvem arbeidstid. Utviklingen de senere år er negativ, og de stilles stadig høyere krav. En positiv faktor er at man opplever støtte hos kolleger og supervisor, som kan hjelpe på situasjonen. Rapporten finnes på IFATCA.org

NY SJEF I STAVANGER: Tore B. Kallevig, sjef ved Stavanger kontrollsentral siden 2004, har valgt å tre tilbake fra sjefsstillingen og skal fremover være engasjert NEFAB-prosjektet og etter hvert i SNAP (Southern Norway Airspace Project). Operativt sjef Tom Roger Schjelderup er konstituert i Kallevigs tidligere stilling, mens Hans Fredrik von Krogh er konstituert i Schjelderups stilling. Sjefsjobben lyses ventelig ut på nyåret.

MØTTE «NY» KOMITE: Liv Signe Navarsete forlot etter valget posten som samferdselsminister og er nå kommunalminister. Sp-lederen ble etterfulgt av partikollega Magnhild Meltveit Kleppa. I slutten av november møtte den nye samferdselsministeren og Avinors konsernsjef Sverre Quale den nye transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget for å orientere Avinors virksomhet. Hele 12 av 16 medlemmer er nye, deriblant leder Knut Arild Hareide (Krf) og 1. nesteder Anne Marit Bjørnflaten (Ap). Kun Trond Halleraker (H), Bård Hoksrud (Frp), Arne Sortevik (Frp) og Hallgeir Langeland (SV) er tilbake fra forrige stortingsperiode.

ØKNING PÅ ÈN PROSENT: Samferdselsdepartementet vedtok 2. desember luftfartsavgiftene for 2010. Passasjeravgiften innenlands gikk opp med tre kroner, til 39 kroner. – Generelt blir det en avgiftsøkning på én prosent, noe som vil gi Avinor økte inntekter på omlag 60 millioner per år. Dette vil i større grad gjøre det mulig for Avinor å gjennomføre nødvendige investeringer for å sikre framtidig drift på lufthavnene, uttaler statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet.

HØRING HØYERE: I høringsforslaget til Samferdselsdepartementet (SD) på luftfartsavgiftene øke avgiftene vesentlig mer enn en prosent. Om det melder SD følgende: «Kostnadsgrunnlaget for flysikringstjenestene har senere blitt redusert, blant annet som følge av at Avinor vil redusere kostnader. For 2010 blir underveisavgiften derfor ført videre på samme nivå som i dag.»

NED I EURO: Unit rate, underveisavgiften, vedtok Samferdselsdepartementet å holde uendret fra 2009 til 2010. Den går likevel ned fra 66,93 til 63,62 euro. Årsaken til det er endringer i kursforholdet mellom euro og norske kroner. I kroner er den på samme nivå som i år.

OVERTAR FOR WATLE II: 1. august i fjor rykket Lars Kobberstad opp fra jobben som visedirektør i Widerøe til toppstillingen i selskapet. Han overtok da etter Per Arne Watle, som hadde vært administrerende direktør i elleve år. Nå har Kobberstad overtatt for gammelsjefen for andre gang. I november ble han valgt til ny styreleder i flyselskapenes bransjeorganisasjon NHO Luftfart — etter Watle.

Har funnet 400 millioner

Målet var 300 millioner kroner. Nå mener Avinor det er mulig å bedre resultatet med 400 millioner i året innen utgangen av 2012.

UTEN OPPSIGELSER

Programmet ble vedtatt for ett år siden. Deretter har mer enn 100 ansatte vært involvert i arbeidsgruppene som har arbeidet gjennom 2009. Mer enn 200 tiltak er vurdert.

Konklusjonen er både styre, administrasjon og de ansattes organisasjoner ens om:

Det er faktisk mulig å bedre resultatet på mer enn det opprinnelige målet på 300 millioner kroner — i utgangspunktet vurdert til å være ganske ambisiøst i seg selv — uten å ty til noen oppsigelser.

Høres bra ut. De som husker godt vil muligens kjenne igjen tallet fra et tidligere resultatforbedringsprogram i Avinor. I 2003 skulle man også bedre resultatet med 400 millioner kroner årlig. Innen utgangen av 2005 skulle så skje. 75 prosent av det skulle realiseres gjennom nedbemanning. Nå skal altså ingen miste jobben.

– Ligger det noen symbolikk i at akkurat 400 millioner kroner ble valgt, konserndirektør Sverre Quale?

– Nei, det gjør egentlig ikke det. Da hele prosjektet ble sett på i detalj, alt summert opp og usikkerhetsberegningene hensyntatt — det er mange aktiviteter i programmet — ble totalen så tett opp mot 400 millioner at vi rundet av oppover. Det høres jo finere ut enn 397, sier han, men legger til:

– Det er jo greit å vise omverdenen at resultatet kan bedres med 400 millioner når målsettingen

sist gang var tilsvarende, men i all hovedsak gikk ut på realisere det gjennom oppsigelser.

Positivt overrasket. Denne gangen skal cirka 70 prosent realiseres gjennom kostnadsreduksjoner, mens resten er nye inntektbringende tiltak.

– Er du overrasket over konklusjonen?

– Det var mer enn jeg trodde, må jeg innrømme, men jeg er selvsagt positivt overrasket. Alle i prosjektgruppene har bidratt og mange gode ideer har blitt spilt inn, sier Sverre Quale.

– Og dette skal fortsatt skje uten at noen mister jobben på veien?

– En overtallighet skal skje gjennom naturlig avgang eller ved at folk slutter etter eget ønske. Ved hovedkontoret, der omstillingen vil merkes mest, har vi dessuten større gjennomtrekk enn andre steder rundt om i landet, sier han.

Implementering av tiltakene vil foregå frem til 2013, men ulike tiltak skal realiseres fortløpende.

– Allerede innværende år tar vi ut noen titalls millioner gjennom programmet. Det gjelder spesielt konsulentbruk, forklarer Avinors konsernsjef.

Viktig å vise. Organisasjonsforbedringsprogrammet (OU) har gått parallelt med resultatforbedring — ledet av strategidirektør

Jon Sjølander. Resultatet av den prosessen vil naturlig nok også få konsekvenser.

– Vi blir en mer effektiv organisasjon og skal utnytte ressursene bedre, sier Quale.

Det er det ikke minst viktig å vise omverdenen. I løpet av året har flere aktører på utsiden av Avinor vært kritisk til kostnadsutviklingen i Avinor; flyselskapene, Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen har alle hevet

– Tilfredsstillende

– Det er tilfredsstillende at de ansatte blir tatt med på råd. Det er en vesensforskjell fra skandaleprosjektet Take Off-05. Arbeidsgiver har et helt annet fokus nå, og det er positivt. Enkelte prosjekter har riktignok større utfordringer enn andre, men denne gangen begynte man i rett ende og ikke med svaret først, sier NFF-formann Paul Johannessen. Også andre av fagforeningslederne i Avinor har uttalt seg positivt om måten prosessen har blitt gjennomført på. Prosjektleder Jon Sjølander skryter av engasjementet.

– Men jeg anser det som ganske oppsiktsvekkende at Avinor skal klare så mye, sier NFFs formann.



HANDLER MER: Hovedtallene per oktober viser at Avinors inntektsnedgang i år ikke ser ut til å bli større enn to prosent og at det forefinnes likviditetsreserve som gjør at konsernet kan ta fatt på nødvendige investeringer også neste år. Trafikktall for desember viser at underliggende utvikling i desember også er sterk, meldte intranettet etter styremøtet 10. desember. Passasjerene har blant annet lagt igjen mer penger på flyplassene enn ventet.

FOTO: FRODE ANTONSEN

stemmen mot det som er oppfattet som en negativ utvikling. At selskapet da kan vise til en bedring i resultatet som er enda større enn målsettingen, gleder konsernsjefen.

– Det er et veldig godt signal å sende ut, men jeg er også glad for at vi selv valgte å sette i gang dette før de rundt oss begynte å fokusere på det, sier han.

Utfordringer. Men det betyr ikke at det ikke er vanskeligheter i vente forbundet med flere av tiltakene — både internt og eksternt. Internt er enkategori-prosjektet — LTT-fullmektigene skal bort fra mange kontrolltårn — kontroversielt.

– Det er klart, en del er utfordrende. Det er også derfor man inkorporerer usikkerhetsanalyser i arbeidet. Det er en omfattende jobb, men vi skal også ta oss god tid. Derfor er det heller ikke hele potensialet når

det gjelder enkategori realisert innen programmet utløp. Der enkategori skal innføres og LTT-fullmektiger skal ut av tårnet, må det også finnes alternative oppgaver. Bare å fjerne en yrkesgruppe er har ingen hensikt om ikke det bidrar til den totale resultatforbedringen for Avinor, sier konsernsjefen.

– Det er den store forskjellen fra tidligere, sier han.

Sverre Quale kan også glede seg over at den nylig avsluttede medarbeiderundersøkelsen ga meget positivt resultat.

– Vi trodde nesten ikke det var mulig å toppe den forrige, men denne var så vidt bedre. 86 prosent er stolt av å jobbe i Avinor. Det er veldig moro å se, sier Quale.



Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

fakta

Resultatforbedring i Avinor

- ✓ Beslutnet i gang satt 16. desember i fjor, på grunn av eskalering av egne driftskostnader og for å møte utfordringer i markedet preget av finanskrisen.
- ✓ Mandat: Utvikle nye tiltak, kort- og langsiktige, for å redusere kostnader og/eller øke inntekter.
- ✓ Mål: Innen utgangen av 2012 bedre resultatet med 300 millioner kroner årlig sett i forhold til 2009-budsjett.
- ✓ Tiltak skal implementeres fortløpende. Enkelte vil få full resultat effekt etter 2012.
- ✓ 16 delprosjekt med til sammen mer enn 100 ansatte som deltakere.
- ✓ Prosjektgruppen leverte sine rapporter 20. oktober.
- ✓ Styrets gruppe foreslo så å øke resultatmålet til 400 millioner i sluttrapporten.
- ✓ Styret, konsernledelse og de ansattes organisasjoner har gitt sin tilslutning til sluttrapporten.

flygelederen

Emirates 4. største underveiskunde i Norge

Flyselskapet Emirates fra De forente arabiske emirater er Avinors fjerde største kjøper av underveistjenester. Heleid av myndighetene i Dubai, gjorde Emirates sin første flygning i 1985, med en leaset Boeing 737 og en Airbus 300 B4 i flyparken. Siden har selskapet opplevd en eventyrlig

vekst, som ikke et eneste år har vært under 20 prosent.

Selskapet trafikkerer stadig flere ruter mellom emiratene og Nord-Amerika og har de siste årene flere ganger lagt inn kjempeordrer hos både Boeing og Airbus. Blant annet fikk selskapet sin første av i alt 58

Airbus-380-maskiner i oktober i fjor — og transiterer norsk luftrom oftere og oftere. I et år der Gardermoen har sett en nedgang i trafikken på sju prosent, ønsker flysikringsdirektør Knut Skaar en slik utvikling høyst velkommen.

– Dette er drahjelp vi ikke

hadde ventet fra en kunde som ikke lander eller tar av i Norge, sier Skaar.

Han berømmer ATM-avdelingens arbeid for å opprette nye interkontinentale ruter gjennom norsk luftrom. Nå håper Skaar at denne utviklingen fortsetter.

SER PÅ EPN: Avinor er i dialog med sine medeiere, Luftfartsverket og Naviair, om hvordan Entry Point North (EPN) kan sikres forutsigbarhet i driften. Storkunden Avinor har besluttet å flytte sin flygelederutdanning til amerikanske UNDAF. Det merkes på skolen i Malmö. På skolens styremøte i Oslo i oktober ble saken diskutert. – EPN prøver å omstille seg så mye som mulig og setter tæring etter næring. Styret diskuterte ulike modeller, men har ikke landet på noe konkret ennå, sier Knut Skaar, som trådte ut av EPN-styret på vårparten.

LITE SVINEFRAVÆR: Avinor — Oslo Lufthavn (OSL), inkludert — har tilsynelatende sluppet billig unna svineinfluensaen, som har preget nyhets- og sykdomsbildet tungt siden vårparten. Sykefraværet i Avinor totalt viser nemlig nær ingen økning ut over normale sesongsvingninger. Heller ikke på OSL er det registrert økning i sykefraværet som følge av svineinfluensa. Der har tallet på fravær aldri vært høyere enn 15 personer samtidig.

LITE BRUKT PROSEDYRE: I sommer ble det iverksatt smittevernprosedyre i forbindelse med innkommende fly i en håndfull tilfeller, men ingen siden september, opplyser Oslo Lufthavns (OSL) direktør for område sikkerhet- og miljøstabs, Ole Jørgen Holt-Hanssen. Fra uke 49 har OSL, i samarbeid med bedriftshelsetjenesten, tilbudt alle ansatte vaksine. Cirka 200 av 750 OSL/Avinor-ansatte hadde per midten av desember benyttet seg av tilbudet.

BEDRE UTNYTTELSE: Direktør Knut Skaar registrerer tilfreds at divisjonen hans har blitt flinkere til å utnytte ressursene.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

12 000 færre overtidstimer

Flysikringsdivisjonen (FS) har brukt vesentlig mindre overtidstimer i år enn i fjor.

HAR SPART

Ved utgangen av november hadde FS sine ansatte til sammen utført knappe 12000 overtidstimer færre enn på samme tid i fjor. Det betyr en nedgang på 11,6 prosent. Høyere timepris har imidlertid gjort at besparingen i kroner er mindre enn antall timer skulle tyde på. Utgiftsmessig er divisjonens overtidskostnader per november 2,6 prosent lavere enn fjoråret.

Likevel er flysikringsdirektør Knut Skaar tilfreds med at hans budskap om å prioritere strengt har hatt effekt.

– Jeg tror først og fremst det er to ting som er årsak til et lavere forbruk på overtid. Det ene er at enhetslederne er flinke til å se på hva som virkelig er nødvendig å bruke overtid på, det andre er at mange LTT-enheter har blitt mer effektive i ressursutnyttelsen sin, mener Skaar.

Kvalitative vurderinger. Han peker på at Natcon Nord-prosjektet i fjor — Bodø kontrollsentral

og 35 tårnheter fikk ny teknologisk plattform — krevde mye ekstrainsats, både på operativt hold og fra flynavigasjons-tjenestens side.

– På den annen side har Oslo ASAP og krevd mye ekstra ressurser i år, sier han.

– Hva har strengere prioritering av overtidsbruk gått ut over?

– Jeg tror ikke det har gått over noe. Det er mye bedre å spare kosteffektivt med effektiv ressursutnyttelse enn å fjerne med ostehøvel. Da risikerer man å kutte enten i alt, i ting som enhetslederne ønsker å prioritere eller kutte steder man ikke skal kutte. Enhetsledere har mål og krav å følge, men budsjettmessig frihet til å gjøre de gode kvalitative vurderingene, sier han.

Siste kvartal har imidlertid overtidsbruken økt noe på grunn av økt fravær ved flere enheter som muligens kan forklares med influensa — noe som kan bremse den positive utviklingen en del mot slutten av året.

16 millioner kroner. Økonomisk ser det bedre ut for året som helhet enn det gjorde tidlig i 2009. Muligens unngår man et underskudd i underveiskostbasen. Fra prognosen som ble levert i juni til prognosen som lå til grunn for



novemberrapporteringen har man redusert kostnadene i kostbasen med anslagsvis 16 millioner kroner, opplyser Torbjørn Henriksen i ATM.

– Vi har god kontroll på målene når det gjelder økonomi, sikkerhet og drift. Vi er ikke der vi ønsker å komme, men per nå er jeg fornøyd, sier flysikringsdirektør Knut Skaar.

– Vi ligger brukbart an og har klart å kutte kostnadene tildels betydelig i løpet av året i forhold til budsjett. Vi har langt på vei lykkes i å sette tæring etter næring, kommenterer Jens Petter Duestad, sjef for enroute og øst.

O'Leary foretrekker pressen, ikke flygeledere

Ryanair etablerer seg med base på Moss Lufthavn Rygge fra mars neste år. Det blir det irske lavprisselskapets første base på norsk jord, og det opprettes 16 nye ruter fra flyplassen. Ryanair-direktør Michael O'Leary er imidlertid misfornøyd med dagens trafikkreguleringssystemer i Europa,

og flygeledere spesielt.

Ved flere anledninger har han utbasunert sin misnøye med disse «overbetalte, underproduktive statsansatte» som snart må begynne å forstå at de «må slutte å skape forsinkelser lørdag formiddag når de ikke vil å gå på jobb».

O'Learys løsning er ikke overraskende: Fremtidens ATC-systemer må bli privatisert, liberalisert og markedsstyrt.

IFATCA-president Marc Baumgartner var på samme konferanse som Ryanair-direktøren tidligere i høst og ville diskutere kritikken med

iren. Samtidig spurte Baumgartner om O'Leary ville dele sin visjon og fremtidens ATM med et innlegg i The Controller. Dette av slo så lavpriskongen med følgende utsagn:

– Har jeg problemer med flygeledere, foretrekker jeg å snakke med pressen!



– Det er jobbet bevisst gjennom hele året for å redusere kostnadene. Hvordan det ser ut for året som helhet når alle regnskap er gjort opp må vente og se, sier han.

Trafikkmessig hadde man 4,5 prosent færre service units enn budsjettet per oktober. Forventningen er å befinne seg mellom fire og 4,5 prosent under budsjett for service units ved årsslutt. Norge er altså også når det gjelder trafikk tall mindre rammet av finanskrisen enn nabolandene. Per utgangen av oktober var Sveriges tilsvarende tall en nedgang på 14,7 prosent, mens Danmark var ned 13,4.



ÅPNER DØRENE: I første omgang vil rundt 18 søkere få tilbud om stilling i fjellanlegget, men de første får ikke begynne der før i 2011. FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

18 får jobb på Røyken

Nesten halvparten av søkerne hadde Oslo kontrollsentral med på søknaden sin.

SØKERRUNDEN

Endelig, mener nok mange, er det igjen mulig å komme seg til landets største enhet igjen etter at høstens ledige flygelederstillinger ble kunngjort 11. september. De første overføringene blir dog ikke før høsten 2011 på grunn av implementeringen av Oslo ASAP.

Hele 54 av 121 søkere hadde Oslo ATCC eller approach med i søknaden.

Selv om man enda ikke har klart flygelederbehovet etter at Oslo ASAP er implementert, er det veldig mange ledige stillinger ved Oslo. Problemet er at man ikke kan ta i mot nye flygeledere før høsten 2011 og først ut da er de som venter på overføring etter at de fikk stilling ved utlysningene i 2006 og 2007. I første omgang vil rundt 18 søkere få tilbud og disse fyller opp all opplæringskapasitet ut 2012.

Mindre enheter også attraktive. Det gledelige i denne søkerrunden er at også mindre eller tidligere lite populære enheter står som førstevalg hos mange av søkerne. Fire til Bardufoss, to til Haugesund, seks til Bodø kontrollsentral og tre til Kjevik er noen av disse. Noe av dette er selvsagt et resultat av gruppe N for

nyutsjekkede uten fast tjenestested, men det viser bare at tariffavtalen fungerer.

De mest søkte enhetene var som nevnt Oslo med 25 av 54 som førstevalg, 17 til Gardermoen, 15 til Torp, 13 til Værnes og sju til Rygge.

Også i år kom det søknader fra utlandet. To finner, en danske og en utflyttet nordmann søkte til norske enheter. Ellers blant søkerne var det 14 aspiranter og hele 46 flygeledere med midlertidig tjenestested. Seks av søkerne var heller ikke søknadsberettiget etter rangeringsordningen på grunn av bindingstid. Noen av disse var hjemkomne nordmenn fra arbeidsopphold i De forente arabiske emirater, men som hadde søkt og fått fast stilling, og derfor kommer inn under de samme bestemmelsene i særavtalen for tilsetning og overføring.

Mange tilbud. I tillegg til de rundt 18 som får tilbud om overføring til, eller fast stilling ved Oslo, vil kanskje opp mot 40 andre få tilbud. Blant disse 4-5 ved Gardermoen og også ved Værnes, Flesland og Stavanger. Rundt 35 får sitt første eller andrevalg og bare 13 av de med fast stilling får ikke noe tilbud. De fleste tilbudene kommer dessverre etter juleferien på grunn av stort arbeidspress i ATM-bemanning.

Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Tekst: TOM -SNORRE SKARET

FARLIG FOR FLYTRAFIKKEN:

Vulkanutbrudd representerer en svært alvorlig trussel mot flytrafikk. Uvitende om et utbrudd fra Mount Galunggung, fløy British Airways' Boeing-747 gjennom vulkansk aske i 1982. Alle fire motorer stanset. Her fra et utbrudd på Reunion Island — øst for Madagaskar i Det indiske hav, 200 kilometer sørvest av Mauritius — tidlig på 2000-tallet.

FOTO: ISTOCKPHOTO





Good evening, ladies and gentlemen.
This is your captain speaking.
We have a small problem.
All four engines have stopped.
We are all doing our damndest to get
them going again.
I trust you are not in too much distress.

24. juni 1982. Speedbird 9.

GJENNOM ASKEN

Historien har sikkert de fleste hørt om. Filmatiseringen av dramaet over Indonesia har mange sett. Kaptein Eric Moodys tilsynelatende ubekymrede beskjed over høyttaleranlegget til de 247 passasjerene ombord, var forsiktig sagt uhyggelig— og en underdrivelse av svært sjeldent kaliber.

Boeing 747-maskinen var på vei fra Kuala Lumpur i Malaysia til australske Perth. Flyet cruiset på 37000 fot og hadde fløyet gjennom en sky med vulkansk aske. Deretter stanset motor etter motor. Til slutt alle fire.

Besetningen visste ikke at de hadde penetrert resultatet av et vulkanutbrudd. To timer før British Airways' fly tok av for den fem timer nattlige turen til Australia hadde Mount Galunggung på Vest-Java hatt

utbrudd for niende gang det året.

At det var vulkansk aske som var årsaken til at motorene stanset, fikk man vite da puslespillet ble lagt sammen i etterkant. Moody og hans crew visste ikke hvorfor motorene hadde sluttet å virke — de visste ikke hvilken nødsituasjon de var i.

For å gjøre en lang og utrolig dramatisk historie kort: Aske hadde tettet minst ett av pitotrørene. Den la seg som et belegg på motorene slik at de flammes ut, og dekket til frontrutene. Kabintrykket steg, og kapteinen valgte å koble ut autopiloten og stupte ned da styrmannens oksygenmaske ble ødelagt.

Til sutt lyktes besetningen omsider i å omstarte motor nummer fire. Tragedien ble fantastisk nok unngått. Speedbird 9 landet trygt i Jakarta. I ettertid måtte alle fire motorer skiftes ut, fronrutene og pitotrørene ble byttet og 80 tonn med drivstoff, som kunne være forurenset av asken, ble dumpet. Skroget måtte også gjennom et

omfattende renoveringsarbeid.

Men hendelsen kunne vært unngått dersom besetningen hadde blitt varslet om vulkanutbruddet, noe de ikke ble. Det ble aldri sendt ut noen advarsel om vulkansk aske i området. Dermed kunne de heller ikke rute rundt det forurensete området.

Hendelsen viste med alt mulig alvor betydningen av denne type varsling. I dag blir oppmerksomheten rundt farene for flytrafikken ved vulkanutbrudd stadig større. Fire ganger årlig trenes det på denne typen scenario i nord.

Kilde: <http://www.aviationtoday.com/asw>

 Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

Venter på islandsk utbrudd >>

VULKANSK ASKE KAN NÅ NORGE ELLER SPANIA PÅ TIMER

Eksplodivt problem for flytrafikken

Den islandske vulkanen Katla er moden for et nytt utbrudd. Utbruddet kan skape enorme problemer for europeisk flytrafikk.

VENTER PÅ UTBRUDD



Alt avhenger av hvilken retning og styrke vinden har når vulkanutbruddet skjer. Flytrafikken mellom Nord-Europa og det amerikanske kontinent kan bli sterkt påvirket i ukevis.

Sist Katla eksploderte under isbréen Mýrdalsjökull, sprøytet vulkanen ut aske og lava fra jordens indre i 24 dager før den stanset. Det var i 1918. Siden 1600-tallet har det aldri gått så lenge mellom to utbrudd som nå.

Island har det siste året vært utsatt for et økonomisk jordskjelv, men et vulkanutbrudd vil også føre til store konsekvenser — og ikke bare for øynasjonen.

30 aktive. Island har omkring 30 aktive vulkanske systemer, men spesielt Katla kan skape komplikasjoner. Under Mýrdalsjökull,

som på det meste er opp mot en kilometer tykk, ulmer det. Siden 1999 har forskere — som kontinuerlig følger situasjonen — merket økt aktivitet i vulkanen.

Hver morgen henter derfor prosjektleder Egill Thordarsson ved Islands NOTAM-kontor prognoser på amerikanske National Oceanic and Atmospheric Administration's (NOAA) hjemmeside for hva som skjer dersom Katla kommer med utbrudd akkurat denne dagen. Disse distribueres så til bekjente på de omkringliggende enheter, deriblant Bodø kontrollsentral.

– Kun til orientering og for å vekke oppmerksomhet. NOAA-prognosene brukes ikke under operasjoner i vulkanske utbrudd eller under øvelser. Da brukes de offisielle kanalene, sier han.

Dimensjonene ved et utbrudd fra Katla er voldsomme:

- ✓ Aske- og gassøylen vil skytes 50.000 fot opp i lufta i løpet av fem-seks minutter.
- ✓ På rundt to timer er det ventet at isbreen vil smelte, sprekke opp og lage en flodbølge som oversvømmer tettstedet Vik i Myrdal, som ligger på sørsiden av isbréen, knappe 200 kilometer fra Reykjavik.
- ✓ Deretter vil glødende lava flomme ut av vulkanen.

✓ Tolv timer etter utbruddet kan askeskyen ha nådd helt ned til Nord-Spania, eller langt inn i Sverige, og dermed dele norsk luftrom i to. Eller mot Nederland og Tyskland. Eller alt kan ramle ned og nærmest bare ramme Island. Vindretning og vindstyrke avgjør.

– Konsekvensene vil kunne bli uhyggelige, påpeker Egill Thordarson.

Kan gå mot Norge. Det er mer sannsynlig at askeskyen beveger seg mot Norge og Skandinavia, enn at den beveger seg sørover i Europa.

– Alt har med vær og vind det øyeblikket utbruddet kommer. De fremherskende vindretningene gjør at det er mer trolig at skyen går mot Norge, sier Thordarsson.

Det vil bety trøbbel for norsk lufttrafikk. I et scenario med sterk nordavind, vil imidlertid konsekvensene for europeisk lufttrafikk bli vesentlig større. Med en askesky som vedvarer i flere uker mellom Island og de britiske øyer, vil det være umulig å fly mellom Europa og det amerikanske kontinent — et område som normalt er svært trafikkert.

– I en situasjon med nordlige jetstrømmer, kan man bare tenke seg konsekvensene. På to-tre timer når aske-

ASKESKYENS SPREDNING VED UTBRUDD FRA KATLA 10. DES. 2009

UHYGGELIG SPREDNING:

Volcanic Ash Advisory fra London VAAC fra øvelsen 10. desember. 18 timer etter et eventuelt utbrudd denne dagen ville askeskyen fra Katla nådd langt ned i Sentral-Europa, i det tett trafikkerte høydesjiktet 20000-35000 fot. Også Norge ville blitt sterkt rammet.



VA ADVISORY
DTG: 20091210/1200Z
VAAC: LONDON
VOLCANO: KATLA
PSN: N6338 W01903
AREA: ICELAND

SUMMIT ELEV: 1512M
ADVISORY NR: 2009/003
INFO SOURCE: ICELAND MET OFFICE
AVIATION COLOUR CODE: UNKNOWN
ERUPTION DETAILS: EXERCISE VOLCICE 09/02

RMK: THIS IS EXERCISE VOLCICE 09/02. EXERCISE EXERCISE EXERCISE. PLEASE IGNORE.
NXT ADVISORY: NO LATER THAN 20091210/1800Z

Umulig å si nøyaktig når

skyen Færøyene. På tolv timer kan skyen nå Nord-Spania. Døgnprognoser lager vi ikke. De ville ikke sett hyggelig ut, sier Egill Thordarsson.

– Med vindstille vil det bare bli området rundt Island som blir påvirket. Da vil alt falle ned her. Det er heller ikke et lystig scenario. Luft forurenses og bakken dekkes av nedfallet, kommenterer han.

Større oppmerksomhet. De siste årene har oppmerksomheten i Europa rundt Katla-problematikken blitt større. Også ICAO er nå tungt involvert, sammen med blant andre Eurocontrol, CFMU og IATA.

Det kjøres jevnlig øvelser med simulerte utbrudd fra Katla eller Hekla. Også Norge er involvert, ved kontrollsentralene i Bodø og Stavanger.

Bodø Oceanic er underlagt Bodø kontrollsentrals område og har felles grense med Reykjavik ACC opp langs

Rikke Pedersen leder Nordvulk — Nordic Volcanological Center — og opplyser at både Hekla og Katla på det nærmeste er klare for utbrudd. – Det er imidlertid umulig å si om et utbrudd vil skje i løpet av de nærmeste måneder eller år. Naturen er ikke så forutsigbar, eller vår kunnskap om naturens prosesser ikke tilstrekkelig — ennå, forteller hun.

Når det er snakk om timer før et utbrudd, kan forskerne imidlertid med stor grad av sikkerhet forutsi at det kommer.

– For lufttrafikk burde en slik tidshorisont — noen timer — være tilstrekkelig varslings, sier Pedersen.

Nordvulk er utelukkende et forskningssenter og har ingen forpliktelser til å monitorere vulkanene på Island, selv om det blant annet inngår som en naturlig del av forskningen. Island meteorologiske institutt har det offisielle ansvaret for å drive det nasjonale seismiske nettverket — og for korttidsprognosene for vulkansk aktivitet.

0-graden, fra 63 til 82 grader nord. Stavanger kontrollsentrals ansvarsområde grenser også opp mot Reykjavik ACCs luftrom sør av 63 grader nord og ned til grensen mot Scottish FIR på 60 grader nord.

Nedfall fra tidligere islandske utbrudd er funnet på vestlandet. Norge og norsk luftrom kommer uansett til å bli påvirket av et utbrudd, uansett hvor

vinden blåser. Om ikke askeskyen beveger seg østover, vil trolig en del av flytrafikken som må omdirigeres gjøre det.

Små partikler. I askeskyen følger ørsmå stein- og glassliknende partikler som gjør det svært risikabelt å fly i området rundt skyen. Partiklene er under to millimeter i diameter og er umulig

Meget klar over faren

– IFALPA har representanter i diverse Volcanic Ash study groups og liknende, og vi er meget klar over faren ved slike utbrudd, sier Knut Backer, SAS-flyger og nestleder i Norsk Flygerforbund.

– Våre kart inneholder også vulkaner og vi mottar NOTAM når disse har utbrudd.

I Europa er det ikke bare på Island dette gjelder, men også i Italia. De som flyr langdistanse er

nok mer borti dette, for det er aktive vulkaner stort sett rundt hele kloden, sier han.

Tidlig i januar skal også flygernes internasjonale forbund (IFALPA) være representert når italienske ENAV inviterer til EUR/NAT Volcanic Ash Exercises Debrief and Planning Meeting, for Europa og den nordatlantiske regionen, der også Norge og Avinor inngår.

Trestegs beredskap

1 Oppretter fareområde

Alert-fasen. Mottas et varsel om mulig vulkansk utbrudd, iverksetter supervisor ved kontrollsentralen i Reykjavik beredskapsplanen. Islands NOTAM-kontor (NOF) publiserer et midlertidig fareområde med 120 nautiske mils radius rundt vulkanen. «Increased volcanic activity, possibly indicating imminent eruption». Ingen IFR-klarering utstedes gjennom dette D-området. Trafikken omdirigeres.

2 Flytter i medvindsretning

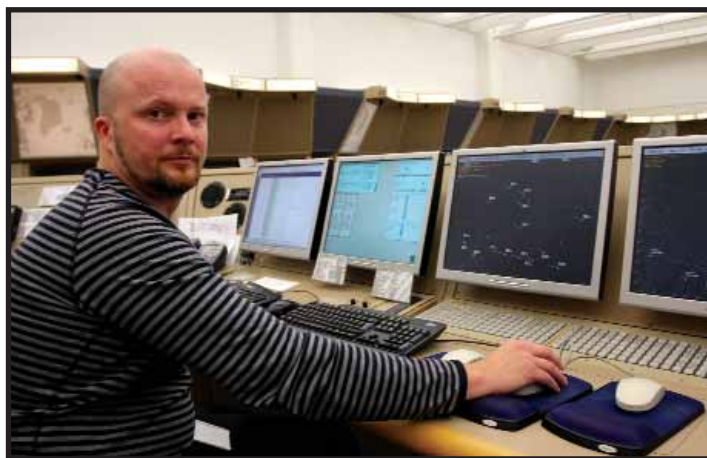
Reaktiv fase. Vulkanutbruddet er et faktum. Nytt NOTAM sendes ut. Fareområdet på 120 nautiske mils radius rundt vulkanen vedvarer. «Volcanic ash cloud reports reaching FL500.» Når Islands meteorologiske kontor (IMO) bekrefter retningen på askeskyen, flyttes senteret for det midlertidige fareområdet 60 NM i medvindsretning. Det gir 180 nautiske mils beskyttelse i medvindsretning, og 60 NM i motvindsretning. Fareområdet erstattes av kunngjøringen av et forurenset område så snart VA — Volcanic Advisory — ankommer fra VAAC London, cirka en til en og en halv time etter første varsel.

3 Publiserer prognoser og observasjoner

Proaktiv fase. Hver 6. time utstedes volcanic ash advisories, som inneholder: Observasjon og prognoser for de neste seks, 12 og 18 timer. Koordinater for forurenset område publiseres fortløpende gjennom NOTAM fra London VAAC. En drøy time etter utbruddet. Observasjon og prognose for seks timer publiseres deretter som SIGMET fra IMO, mens tolv og 18 timers varsel sendes som NOTAM av NOF.

Ni utbrudd siden 1580: Katla, som ligger cirka 1500 meter over havet, har hatt ni utbrudd siden 1580. Det vil si at vulkanen i gjennomsnitt har hatt utbrudd med knappe 47 års mellomrom. Felles for utbruddene (i 1580, 1612, 1625, 1660, 1721, 1755, 1823, 1860 og sist i 1918) er at de alle har vart lenge, det drøyeste opp mot 120 dager. Siste utbrudd varte i 24 dager.

Urolig siden 1999: Ifølge Nordisk Vulkanologisk Institutt (Nordvulk) har Katla vist tegn til urolighet siden 1999. I juli 2009 ble det observert en liten flod av smeltevann fra isbreen som ligger over Katla. Denne varte i mindre enn 24 timer og man mener det er mulig at den var forårsaket av en inntregning av magma eller til og med et lite utbrudd under isbreen. Foreløpig har det ikke vært ytterligere eruptiv aktivitet. I 2002 økte den seismiske aktiviteten i Katla-området dramatisk, opplyser Nordvulk.



INTERKONTINENTAL PÅVIRKNING: Skjer et vulkanutbrudd på hans supervisorvakt, er det Einar Hilmarssons jobb å iverksette beredskapsplanene. — Når Katla går, vil det få enorm påvirkning på trafikken. Flere europeiske flyplasser kan bli stengt, avhengig av hvor askeskyen tar veien, sier han.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE



STILLE FØR STORMEN: Isbreen Myrdalsjökull knappe 20 mil øst av Reykjavik ligger tilsynelatende rolig. Under ligger vulkanen Katla og ulmer.

FOTO: TOMAS ALBRIGTSEN

SISTE FRA HEKLA: I februar/mars 2000 hadde vulkanen Hekla sitt siste utbrudd. Det kom på svært kort varsel.

FOTO: KJARTAN THORBJÖRNSSON, MORGUNBLADID

« å få øye på — heller ikke når de legger seg på flykroppen og andre vitale deler på et fly.

– Etter hvert blir de sugd inn i motoren, smelter og antennes. Da kan man se at det gløder, før motoren rister og stanser, forklarer prosjektlederen.

Men det er også en rekke andre farer for fly forbundet med vulkansk aske. Asken sliter på overflater og deler, kan kontaminere kjølesystemet, samt elektronikk og avionikk. Ofte er asken ledsaget av gasser som blir til dråper av svovelsyre, som er etsende. Denne kan gjenkjennes på den karakteristiske lukten.

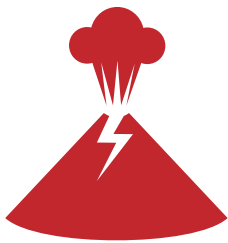
– Den grove asken og pimpsteinen faller ned i nærheten av vulkanen, men de små talkumaktige glasspartiklene går så langt

opp som luften i søylen og de svever i lang tid i jetstrømmene. Problemet er at man ikke vet hvor lenge de svever, eller hvor hurtig nedfallet skjer, sier Thordarsson.

Beredskap i tilfelle vulkanutbrudd er satt høyt på dagsorden de siste årene. Egill Thordarsson har i knappe tre år bidratt til å lage beredskapsplaner for hva man skal gjøre når den store smellen fra Katla kommer. Islands prosedyresjef — og pioner innen området — er Sigurleifur Kristjansson

Selv om geologene bedømmer Katla til å være rimelig stabil for øyeblikket, er den overmoden for utbrudd.

Har øvd i tre år. Vulkanen hadde sist utbrudd i 1918. Tradisjonelt har det gått rundt 50 år mellom hvert utbrudd de siste 3-400



Heklas siste i 2000: Hekla er Islands mest berømte vulkan og hadde sitt siste utbrudd i 2000. Siden 1947 har vulkanen hatt utbrudd fem ganger; 1947, 1970, 1980, 1991 og 2000. Siden 1158 er det registrert 17 utbrudd fra Hekla, men aldri med så jevne tidsintervall som de fire siste tiår. Etter utbruddet i 1980 kalkulerte man seg frem til at dybden ned til magmareservoaret var åtte kilometer. Hekla spruter ut en type magma som er unik for Island. Flere av utbruddene fra Hekla — som Katla cirka 1500 meter over havet — har i tidligere tider ført til store skader.

Utbrudd satte fart: Grimsvötn-utbruddet, også det på Island, 1.-6. november 2004 satte fart i planene om en beredskapsplan for vulkanutbrudd i NAT-regionen. Etter hvert har også EUR-regionen blitt med. Forarbeidet var det prosedyresjef Sigurleifur Kristjánsson som gjorde, da han i sin tid laget en sjekkliste for supervisorne på Reykjavik ACC. En oppdatert versjon, den tredje i rekken, trådte i kraft 22. oktober, og omhandler selvsagt rutiner også vedrørende Bodø oceanic. Planer for "diversion and mass turnback plan" er under utarbeidelse.



Ni vulkanske senter: Ni steder på kloden er det etablert sentre som skal bistå i varslingen når vulkanutbrudd oppstår. De er lokalisert på meteorologiske institutt rundt om i verden. For Island — og Norge gjennom NAT-regionen — er London VAAC (Volcanic ash advisory center). For resten av Europa, Afrika og deler av Asia er Toulouse VAAC. Disse rådgivningssentrene ble etablert i 1991. I 1998 opprettet ICAO the International Airways Volcano Watch, i samarbeid med en rekke stater og WMO (World Meteorological Organization).

1500 vulkaner i verden: Det er rundt 1500 potensielt aktive vulkaner i verden. Cirka 500 av disse har utbrudd i historisk tid, melder US Geological Survey. I tillegg kommer det sammenhengende belte av vulkaner på havbunnen.

Norge har verdens nordligste: Norge har verdens nordligste aktive vulkan. Den ligger imidlertid på vulkanøya Jan Mayen. 2277 meter høye Beerenberg — med en diameter på 20 kilometer — hadde sitt siste utbrudd i 1985.

Mange hendelser: I årene som fulgte Speedbird 9s motorstans på grunn av vulkansk aske 1982, skjedde det samme med to andre Boeing 747, blant annet med KLM flight 868 fra Amsterdam, som i desember 1989 fløy inn i vulkansk aske fra vulkanen Mount Redoubt i Alaska. Motorene lot seg ikke restarte før 90 sekunder før den ville krasjet. Jumbojeten landet trygt, men med skader for over 80 millioner dollar. Siden 80-tallet har vulkansk aske forårsaket et hundretalls hendelser.

år. Men i motsetning til mer kjente Hekla — som har hatt utbrudd en gang hvert tiende år de siste tiårene — varer utbruddene fra Katla ikke i timer, eller opp mot et døgn.

De varer i ukevis.

I 1918 startet utbruddet 12. oktober. Det var ikke over før 4. eller 5. november. Derfor er det knyttet ekstra spenning og frykt rundt nettopp Katla. I knappe tre år har man øvd på hvordan luftfartssystemet skal håndtere problematikken med vulkansk aske.

– Vi kjører normalt fire øvelser i året, to regionale og to lokale. Blir det bare en regional, tar vi tre her hjemme, opplyser Egill Thordarsson.

Siste øvelse ble gjennomført 10.

desember. Da ble et utbrudd fra Katla simulert.

– Hekla er ikke like alvorlig. Søylen går ikke lenger opp enn til 30-35000 fot, samtidig som utbruddet bare

varer noen timer, kanskje opp mot et døgn på full styrke, så dør det ut i løpet av noen dager. Katla, derimot, varer i ukevis, på full styrke, sier den tidligere redningslederen.

Befolkningen trener på evakuering

Tettstedet Vik i Myrdal befinner seg på sørsiden av Myrdalsjökull og vulkanen Katla under den. Omkring 300 mennesker bor der, de gjennomfører regelmessig evakueringsovelser. For når Katla først bryter ut vil den påfølgende flodbølgen anta voldsomme dimensjoner.

– Isbreen er opp mot en kilometer tykk på det meste. Forskere har regnet ut at i løpet av to timer etter et utbrudd, vil isen smelte såpass at breen brekker opp. Flodbølgen som da kommer vil være på 4-5 ganger Amasonas-flodens styrke. Det er dimensjoner vi aldri har opplevd og Vik

kommer til å bli oversvømt, sier prosjektleder Egill Thordarsson ved NOTAM-kontoret på Island.

Kirken i Vik ligger på et høydedrag og er eneste bygning forventet å gå fri fra flommen etter et utbrudd.

Første til USA

Her er første forsendelse av norske flygelederelever til amerikanske UNDAF.

DRAR PÅ NYÅRET

UNDAF fikk tidligere i høst omsider kontrakt på det store anbudet, som omhandlet å skoleutdanne inntil 108 norske flygelederelever de neste tre årene. Kontrakten ble i oktober undertegnet og innbefatter en opsjon på inntil to nye år.

Før Avinor konkurranseutsatte hele flygelederutdanningen for de kommende årene, ba selskapet om anbud fra interesserte tilbydere for ett kull på tolv elever. Det er disse som setter kursen for Nord-Dakota på nyåret.

Siste uken av november og de to første av desember var de samlet til introduksjonskurs. I regi av avdeling for Utdanning og trening (UT) fikk de en grunnleggende innføring i hva som venter dem i flygelederyrket.

Gi helhetlig bilde. – Hensikten var å gi elevene et helhetlig bilde på jobben som flygeleder og Avinor som fremtidig arbeidsgiver. Om vi klarer å motivere dem for en tøff skolegang også, så tar vi det som en bonus, sier opplæringskoordinator Rikhard Helenius i UT, som sto for forberedelse og gjennomføring av introduksjonskurset.

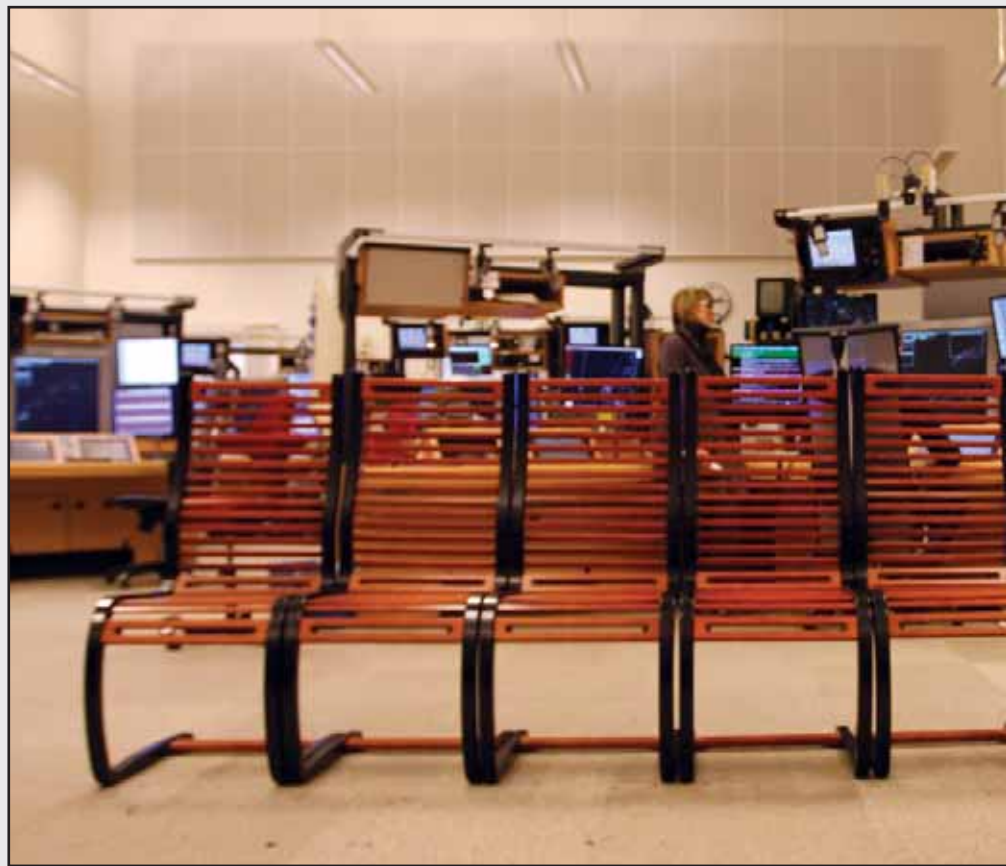
De to første ukene ble avholdt på Røyken, den siste var familiarisering på Flesland. På timeplanen har blant annet innføring i luftrafikkjeneste/ATS, besøk på Gardermoen og Oslo kontrollsentral stått.

– Forkurset må ikke forveksles med det tidligere grunnkurset. Pensum dekkes nå helt av UNDAF, forkurset er ment å forberede og motivere — samt skape samhold i gruppen, forteller Helenius, som jobber halv stilling i UT og halvt som flygeleder ved Oslo kontrollsentral.

Møtte NFF. University of North Dakota var da også og besøkte sine nye studenter på forkurset. Forelesere fra Havarikommissjonen, safetyavdelingen i flysikring, Norges Luftsportsforbund og NFF-formann Paul Johannessen var også hentet inn — for å gi



REISEKLARE ELEVER: Bak fra venstre står Christian Riegels Karlsen, Mats Lundeby, Jørgen Viksund og Eivind Haugen. I midten står Fredrik Klæth Eriksen, Jeanette Nyhammer Vik, Christian Magnus Fredheim, Marita Bakken og Peder Eine Østerhagen. Foran sitter Jan Torsteinbø, Line Brandvold og Erlend Folkedal.



de kommende elevene best mulig bilde av hva som venter.

– Jeg snakket både om CISM (critical incident stress management) og om hva vi i NFF gjør. Det virket til å være en fin gjeng, med gode spredning i alderssammensetningen, fra tidlig i 20-årene til over tretti, sier Johannessen.

14. januar starter de tolv ved University

of North Dakota i den lille småbyen Grand Forks. Neste kull — når Avinor nå har valgt bort egen skole i Malmö og vender tilbake til UNDAF — begynner etter sommeren. Luftfartsverket benyttet det amerikanske universitetet mellom 2001 og 2003, før kontrakten hastig ble brutt.

En av aspirantene, som fikk sine utdanningsplaner kansellert på kort varsel i 2003,

Tilsynet besøkte UNDAF i desember

Andre uken i desember var representanter fra Luftfartstilsynet (LT) på besøk på UNDAF for å foreta en revisjon av utdanningsinstitusjonen Avinor har valgt som leverandør for utdanning av flygelederelever de neste tre årene.

Formålet med revisjonen er å samle dokumentasjon for å sertifisere UNDAF som leverandør av flygelederelever i henhold til BSL C 3-2 og flygelederdirektivet, samt

Eurocontrols common core content (CCC). Hvert delkurs/treningsprogram norske elever skal gjennomføre, skal godkjennes av LT.

– Første godkjenning vil bli for basic training-kurset på 16 uker, så kommer vel resten etterhvert. Avinor ser ut til å ha gjort en god jobb med spesifikasjonen sin, sier inspektør Gitte Viksaas.

KULL 0716: Espen Arnesen Moen (23) sitter ensom igjen, som eneste av sju elver/aspiranter som kom seg gjennom flygelederutdannelsen med suksess.



er faktisk tilbake som elev på det første USA-kullet. Uten lønn denne gangen, men med studielån.

Ved EPN kommer det fortsatt til å være norske flygelederelever frem til neste høst.

Tekst: TERJE DAHLSENG EIDE

” Det varierer fra 75 prosent på ett til 14 prosent på det siste kullet. Det siste var spesielt, nesten halve kullet falt fra allerede ved skolen.

Knut Skaar, flysikringsdirektør

Han ble den eneste

Det er mange tomme stoler når bildet av kull 0716 tas etter endt flygelederutdanning.

STORT FRAFALL

Espen Arnesen Moen (23) er nemlig den eneste av de sju norske elevene på kullet hans som nådde yrkesmålet om å bli flygeleder. 29. oktober ble Oslo-gutten sertifisert etter utsjekk ved Bodø kontrollsentral.

– Jeg har ikke tenkt noe på akkurat det, egentlig, sier den ferske flygelederen selv.

Mest glad. – Jeg er mest glad for at jeg nå er ferdig. Det er deilig endelig å få jobbe alene, sier Espen Arnesen Moen.

Da han startet på utdannelsen ved EPN i april 2007 var det seks norske elever og sju svenske i klassen Etter hvert kom ytterligere en norsk elev inn, som ble overført fra et annet kull, og gjorde tallet på nordmenn til sju.

Deretter fikk seks av dem tunge beskjeder: Tre fikk utdannelsen avsluttet allerede på skolen i Malmö, mens de resterende tre

ikke fikk fullføre praktiske opplæringen ute på norske enheter. Nå er flere blitt — eller er på vei til å bli — AFIS-fullmektiger. Og fortsatt kolleger i Avinor. Men kun Espen utøver flygekontroll.

Til Bodø kontrollsentral kom han i september i fjor. På grunn av innføring av det nye kontrollsystemet Natcon i Nord-Norge, ble det verken simulator eller praktisk opplæring i operativ posisjon før på nyåret.

«Norges dyreste». 29. oktober fant sensorene han god nok til å inneha sin første autorisasjon og flygeledersertifikat, ved sektorene Sør, Central og Helgeland. Kort tid senere oppnådde han autorisasjon nummer to, denne gang i Bodøs oseaniske sektor. At enkelte kolleger omtaler han som Norges dyreste flygeleder, tar den eneste flygelederen fra kull 0716 med godt humør.

– Jeg trives veldig godt som flygeleder. Å bo i nord er heller ikke noe problem. Jeg har da internett, sier han med et smil.

Tekst og foto: TERJE DAHLSENG EIDE

30 av 51 fra EPN har klart utsjekk

Med sertifiseringen til Espen Arnesen Moen 29. oktober, var det femte norske kullet som har gjennomført sin utdanning ved den fellesskandinaviske skolen Entry Point North (EPN), en avsluttet historie. Han var sistemann på kullet som fikk avklart sin situasjon.

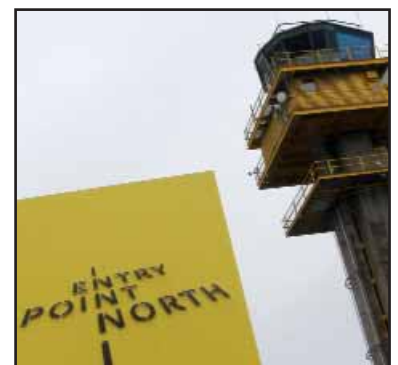
Til sammen 51 elever begynte

på veien mot flygelederyrket på disse kullene. Første kull begynte der høsten 2005, selv om skolen offisielt ikke åpnet før våren 2006.

På veien har 21 av disse fått avsluttet sin utdanning. Det gir en suksessrate på knappe 60 prosent for utdannelsen ved skolen i Malmö, som Avinor eier sammen

med svenske Luftfartsverket og danske Naviar. Avinors måltall er 80 prosent.

– Det varierer fra 75 prosent på ett til 14 prosent på det siste kullet. Det siste var spesielt, nesten halve kullet falt fra allerede ved skolen, sier flysikringsdirektør Knut Skaar.



MANGE MED FEIL I REISEPLAN: Da de to restriksjonsområdene rundt Oslo ble aktivisert på onsdag formiddag — et knapt døgn før Air Force One ankom — kunne bare såkalt scheduled trafikk fly under 30000 fot i områdene. Men overraskende nok; langt fra all rutebunden trafikk hadde korrekt reiseplan i systemet, selv ikke selskaper som daglig trafikkerer Gardermoen på faste ruter. Det skapte en hel del ekstraarbeid og enkelte måtte legges i holding i påvente av dispensasjoner.

POLITIET DISPET: Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet er også dispensasjonsmyndighet. Den overførte de på onsdag til politiet, som ledet operasjonene rundt presidentbesøket. For å lette prosessen ønsket operativt miljø i Avinor selv å få rett til å innvilge dispensasjoner, men fikk det ikke av juridiske årsaker. I stedet fikk all kommersiell IFR-trafikk fripass til klokken 06 morgenen Obama kom.

EKSTRA FUEL: Alle fligheter med destinasjon Gardermoen, ble på forhånd oppfordret til å medbringe 30 minutters ekstra drivstoff på grunn av presidentbesøket.

BRUKTE MOTSAITT BANE: Bane 19 var i bruk da presidenten kom, men Air Force One fikk lande på 01 left, noe som var gunstig både med tanke på taksetid for AF-1 og for å få plass til helikopterstøtten som fulgte kortesen fra Gardermoen til Oslo. Da han dro var 01 i bruk. Da tok Air Force One av på bane 19 right. Secret Service foretok visuell baneinspeksjon før Air Force One landet og forlangte steril bane inntil flyet var klar av manøvreringsområdet.

Farvel til Ope

7000 minutters forsinkelse på annen trafikk var forventet. Det ble under halvparten.

OBAMA IN TOWN

Det er kostbart og krevende å få den amerikanske presidenten på besøk — ikke bare for norsk politi og forsvar. Også Avinor ble kraftig påvirket da Barack Obama skulle motta fredsprisen torsdag 10. desember.

Da Air Force One ankom på morgenkvisten på torsdag, førte sikkerhets- og trafikkreguleringsopplegget rundt Obama til totalt 3400 minutters forsinkelse på sivil trafikk.

Det gjør faktisk Operasjon Nobel 2009 — et navn både forsvar og Avinor brukte om Obamas 26 timer lange norgesbesøk — til en suksess. For:

- ✓ 7000 minutters forsinkelse var ventet i forbindelse med ankomsten av den amerikanske presidenten i verdens mest kjente fly. Man fryktet langt større påvirkning på sivil trafikk.
- ✓ Air Force One kom i morgenrushet på Gardermoen.
- ✓ Banen den amerikanske presidenten skulle lande på, måtte stenges en halv time før og en halvtime etter ankomst blant annet for å ha marginer i fall snøbrøyting ble nødvendig.
- ✓ Etter landing måtte Gardermoen stenge begge baner, til presidentens fly var klar av manøvreringsområdet og trygt inne på forsvarets område.
- ✓ Været var ikke spesielt bra på ankomstdagen.

306 minutter. Resultatet: 3400 minutters forsinkelser på

ankomstdagen, landingsbanen til Air Force One var stengt i rundt 20 minutter og flyplassen i fem minutter. Da Obama forlot Norge i sin Boeing 747 på fredag formiddag, var forsinkelsene sivil trafikk måtte tåle til sammen 306 minutter — også det langt mindre enn forventet.

– Ankomst- og avgangstidene til presidenten var også utsøkt valgt for å skape forsinkelser. Opprinnelig var planen ankomst om kvelden den 9. og senere på dagen den 11., sier Pål Handelsby, leder for Avinors del av Operasjon Nobel 2009.

– Men alt gikk stort sett veldig greit. Det ble gjort en meget god jobb av alle involverte. Samarbeidet med Secret Service, politi og forsvar har vært meget bra, sier han.

I etterkant har da også Handelsby fått mange gode tilbakemeldinger både fra presidentens Secret Service, det norske forsvar og politiet på hvordan lufttrafikk-tjenesten skjøttet sine saker under den kompliserte situasjonen.



SIDEN NOVEMBER: Pål Handelsby er fagspesialist for militærrelaterte spørsmål ved Oslo kontrollsentral. Siden november har han jobbet med Operasjon Nobel på heltid — til Air Force One forlot norsk luftrom fredag 11. desember.

Skarp operasjon. I tillegg til den vanlige trafikkbelastningen, måtte man også håndtere en hel del militær aktivitet på grunn av sikkerhetsforanstaltningene rundt Barack Obama. To restriksjonsområder rundt Oslo ble aktivisert allerede onsdag formiddag. Norske jagerfly var deployert til Rygge for å passe presidenten den perioden han skulle være i Norge. Amerikanerne hadde også med seg ni egne Blackhawk-helikoptre som var i full aktivitet under det korte besøket. I tillegg til mange operasjoner med transportflyet C-17 i dagene før og etter fredsprisutdelingen.



– For forsvaret var dette en skarp operasjon. Det var en stor operasjon også for oss. Med forsvarets aktivitet midt i veien for trafikkreguleringsmønsteret på Østlandet, ble mer enn 1000 flybevegelser håndtert parallelt med denne operasjonen. Det er veldig bra, konkluderer Handelsby.

Tatt all arbeidstid. Som fagspesialist for

FLERE AMBULANSEFLYGNINGER: Flyging etter visuelle flygereglene og flyging i G-luftrom var forbudt den perioden restriksjonsområdene var aktive. Det var gitt generell disp for HOSP og SAR, dette ble håndtert av en egen arbeidsposisjon ved Oslo ATCC. Det ble en del trafikk i området under kontrollert luftrom innenfor R-180. Norsk Luftambulanses har to helikoptre på basen på Lørenskog, i tillegg til de tre andre basene de har på Østlandet. NLA utførte flere AMB oppdrag i perioden.

FULLT HUS: Mens Pål Handelsby, sammen med Bjørn Steinar Røed, var på plass på et av forsvarets kontroll- og varslingssenter for å koordinere operasjonene, var det fullt hus både på Røyken og i tårnet på Gardermoen da Air Force One kom, med både ekstra personell, Secret Service, norsk forsvar og politi på plass.

B-B-BILLIG: Mens statlige millioner har rullet ut raskere enn Obamas store medbrakte bilpark, har Avinor sluppet billigere unna. Cirka 50 flygelederlagsverk er for eksempel blitt brukt ved Oslo ATCC for planlegging og gjennomføring, brotarten av dette på overtid. I tillegg til en del overtidsbruk, er det kun to personer som i lengre tid har jobbet på heltid med fredsprisopplegget; Pål Handelsby og Per Olafsen (bakkeoperasjoner på Gardermoen). Kundene fikk riktignok svi en del i form av forbrukt drivstoff.

PÅVIRKET HELE ØSTLANDET: Alle flyplassene på Østlandet ble kraftig påvirket av presidentbesøket. VFR var bannlyst i restriksjonsområdene, krav til flygeplaner ble utvidet og Rygge ble døgnåpnet på grunn av F16-trafikken. Når det er sagt, så hadde vel mange ting blitt enklere om Air Force One hadde benyttet Rygge i stedet.

rasjon Nobel

NOBEL BEHANDLING: Sekretær Geir Lundestad (til venstre) i Nobelkomiteen og komiteens leder Thorbjørn Jagland vinker farvel til årets fredsprisvinner. Også Avinors ansatte og USAs president Barack Obama nobel behandling i forbindelse med Norgesbesøket.

FOTO: HEIKO JUNGE, SCANPIX



militære spørsmål ved Oslo kontrollsentral, skjønnte han tidlig at årets fredsprisvinner kom til å bli en krevende kunde. Noen dager etter at Nobel-komiteens formann Thorbjørn Jagland leste opp navnet på årets fredsprisvinner i vinter, tok fagspesialisten derfor kontakt med forsvar og politiet.

– Jeg visste dette kom til å påvirke oss i stor grad og anså det som svært viktig å få

være med i planleggingen helt fra starten, forteller Røyken-flygelederen.

Operasjon Nobel 2009 har tatt all hans arbeidstid og også fritid. Secret Service er definitivt ikke den letteste premissgiveren. Air Force One landet 0814 torsdag og forlot norsk luftrom klokken 1028 fredag. Da ble de to restriksjonsområdene over Oslo umiddelbart deaktivert. Alt tilbake til normalen.

– Hvilke andre prominente personer kan få stengt Gardermoen midt i morgenrushet?

– Nei, det er vel ikke så mange det, svarer Pål Handelsby.

For dem som måtte være i tvil; Obama fikk fredspris, ikke miljøpris...

☐ Tekst: TERJE DAHLENG EIDE

FLESLAND FIKSET FLYPLASS

Unngår pepper

Peppervennene i vest svarte på utfordringen fra Ishavsbyen.

BIT FOR BIT

I Bergen lager vi hvert år verdens største og flotteste pepperkakeby. Denne ble i år smadret av en full bergenser, som i etterkant har angret «stuntet» bittert. Takket være innbygere i Bergen — og resten av Norge — bygget man på rekordtid en ny. Under mottoet «For å vise at du vil ha en inkluderende og tolerant by. Som skal være levende, trivelig og trygg, og som skal ha plass og hjerterom til alle. Som sier fra, og som prøver å hjelpe alle som trenger det. Også den som gjør feil», åpnet pepperkakebyen den 3. desember — en uke forsinket.

På Flesland har vi i mange år hatt CRM/TRM — company/team resource management — også før Avinor samlet oss under ett rike på Røros tidlig på 2000-tallet. I år var opplegget lenge «hemmelig», all den tid vi ikke helt visste hva vi skulle gjøre.

Det ordnet Tromsø for oss. For de som leser alt med stor og liten skrift i Flygelederen, var det i utgave 04-08 en liten utfordring til ENBR om å ta stafettpinnen vedrørende bygging av pepperkakeflyplass. Undertegnede sendte derfor ut mail til alle i flysikring ENBR, med håp om at alle som var pepperkakeeksperter, flyplassingeniører og

som i tillegg hadde kjevle-sertifikat, ville melde seg frivillig. Men den gang ei, for en gangs skyld virket det som om innboksen min var lagt død...

Men Kari (Grønbeck Lofquist), vår kjære opplæringsleder, tok utfordringen. Dette kunne jo bli et alle tideres TRM-prosjekt. Og som sagt så gjort. Personellet — både LTT-fullmektiger og flygeledere — ble delt i tre grupper. Ulike dager, ulike utfordringer. Man har jo tross alt pepperkakeby tradisjoner å leve opp til her i byen.

Ansvarliggjøring. Vi møtte med friskt mot klokken 10.00. Etter en liten runde med «hva skjer i dag», fikk vi utdelt (de minst beskjedne av oss) et kort hvor det sto hva vi var ansvarlig for denne dagen. Noen var «glasuransvarlig», andre «pynteansvarlig», mens andre igjen ble «skjære- og limeansvarlig».

«Steikjande ansvarlig» ble tildelt en med dialekt som seg hør og bør. Vi hadde selv sagt en «dokumentasjonsansvarlig» og med så mange kokker må man jo ha en «ryddeansvarlig». Med pepperkaker hører det gløgg til — og ja, en «gløggansvarlig».



Julens fineste pepperkaker

Til 30 stk:
1 dl lys sirup
1 dl sukker
200 g meierismør
1 stk. egg
1 ts malt anis
1 ts malt kardemomme
½ ts pepper
½ ts malt nellik
2 ts malt kanel
1 ts bakepulver
ca. 300 g hvetemel

- Smelt sirup, sukker og smør over svak varme. Avkjøl. Rør inn de øvrige ingrediensene. La deigen stå kjølig til neste dag.
- Kjevle ut tynn leiv og stikk ut kakene. Stek kakene og avkjøl på rist. Oppbevar kakene i tett boks.
- I stekeovnen ved 200 grader i 7-8 minutter.

Kilde:matoppskrift.no

Dag én skulle vi lage rullebane, med avkjøringer og taksebaner. I tillegg skulle sikringsbygget og Natcon simulatorbygg, samt innflygningskontrollen, rulles, kuttes, stekes, limes og pyntes.

Dag to sto tårn, helikopterterminalen og en del hangarer på menyen, og her fikk voksne menn utfolde sin ingeniør/arkitekt-drøm/fantasi.

Gruppen som skulle i ilden siste dag hadde fått oppdraget med å bygge terminalen. Og skulle det være etterslep fra tidligere grupper, ja, så måtte de også ta det!

Gikk tom for kakedeig. Felles for alle dagene var et lite innlegg om CRM av Arne Økland, SAS-pilot, som stilte som privatperson, ikke som representant for selskapet. For å at vi skulle være effektive, måtte han holde foredraget, mens vi andre spiste lunsj.

Da vi allerede første dag gikk tom for estimert behov for kakedeig — vi brukte 10 kilo før vi var kommet til lunsjen — måtte vi revurdere mengden vi trengte. Vi hadde «juksa litt», som en kjent tv-kokk en gang sa, og sett hva Tromsø brukte, men vår flyplass var noe større skulle det vise seg.

Gruppene jobbet utrolig fint sammen, vi



KUNST, IKKE KNUST: Pepperkakebyen til bergenserne ble knust. Men personellet på Flesland bygget egen flyplass. Her takser Lufthansa på den nybygde bakverket.

var både inkluderende og tolerante. Noen av oss kanskje vel levende, men blide og med mye hjerterom. To elever fra kokkelinjen på Sandsli videregående skole skulle se til at vi ikke fant på noe tull. Men de fikk ikke med seg at pepperkakedeig også kan formes og brukes som en slags ball som man kan kaste på sine kollegaer, hvis man føler behov for det. Heldigvis skal ingen spise dette etterpå...

Solsvidd i Bergen? At noen deler av rullebanen er mørkere enn andre, eller at sørveg-

gen på sikringsbygget grenser til å være svidd (det kan jo skyldes mye sol i sommer) er for bagateller å regne.

Resultatet ble kjempebra. Det var nesten rart å se alle delene ferdig montert. «Sammen får vi til – nett ka vi vil!» Det viser seg at man trenger ikke være i kontrollrommet for å more seg med kollegaer. Det kan gjøres hvor som helst.

Hver kurs/arbeidsdag ble avsluttet med felles middag hvor vi spiste julemat og koste oss. Praten gikk som vanlig livlig. Flertallet er jo tross alt bergensere. En stor takk til vår

1. **SAMARBEID:** Personellet, både LTT-fullmektiger og flygeledere, ble delt i tre grupper. Som en del av CRM-opplegget tok bergensene utfordringen i fellesskap.
2. **KLAR TIL START:** Deig og kokkelever er kommet. Mora kan begynne.
3. **TAR MÅL:** Målet er en rullebane.
4. **FLYFOTO:** Ikke lenge igjen før flyplassen er ferdig nå og brukstillatelse kan gis.

sjef Rune (Johansson) som ser viktigheten av denne type aktiviteter, og som sørger for at det finnes rom på vaktlister og budsjett!

Utfordringen går videre til Kjevik.

Det er nok flere enn undertegnede som skal prøve seg på noe annet enn et monteringsklart pepperkakehus fra Rema1000 i år. God jul og godt nyttår til dere alle sammen fra alle oss i Bergen.


 Tekst og foto: BIRTHE HEGGREN
 Foto: INGE VIDAR FLESLAND



NYTT UTSTYR:
Harald Ullebø ved Oslo Approach jobber med nytt Natcon-utstyr og en arrival manager i prøvedrift.

Oslo oppgradert

Natcon 4 i drift, mens arrival manager er i operativ prøvedrift.

TRANSISJON

Natten mellom den 28. og 29. november gikk Oslo over til NATCON 4. Det gamle utstyret ble plukket ut en posisjon av gangen, og det nye utstyret som har stått oppkoblet på baksiden av arbeidspultene ble skrudd inn fortløpende. Man gikk fra en ATFM monitoreringsrate på 50 prosent lørdag kveld, via 75 prosent etter onsdag, til 90 prosent søndag ettermiddag. Denne raten ble beholdt også utover første uken av operativ drift.

Gikk etter planen. I det store og hele gikk selve installasjonen etter planen, og FNT hadde kun problemer med oppkoblingen av en arbeidsposisjon. Ledelsen ved Oslo ATCC var meget fornøyd med overgangen.

Hva er nytt i systemet? Med innføring av NATCON 4 forsvant rulleballen fra OPS-rommet, og ble erstattet med optisk datamus som lar muspeker flytte fra SDD/FDD uten å gå via TID. Borte er også den gule/svarte TIDen og en farge-TID, som resten av landet kjenner godt, er på plass.

Den største nyheten er at Arrival manager (AMAN, levert av Barco Orthogon) er tilgjengelig og integrert i NATCON SDD (og FDD). Dette er et verktøy som er en forutsetning for Oslo ASAP, men skal tas i

bruk allerede våren 2010 i eksisterende luftrom.

Annen måte å regulere. Operativ prøvedrift for alle sektorer ved Oslo ATCC — under overvåking og veiledning av flygeledere fra prosjektgruppen — ble utført allerede dag to av transisjonen med live trafikk. Dette vil man prøve å gjøre daglig under trafikksvake perioder. AMAN vil bringe med seg en annen måte å regulere trafikken på inn til Gardermoen, og vil være en omstilling for de fleste. Førsteintrykket, selv om man ser en del utfordringer, er likevel positivt.

Problemer og feil i systemet? NATCON 4 har vært installert i simulatoren ved Oslo ATCC i over ett år og man var fra den kjent med en del problemer knyttet både til grafikkfremvisning, RBL-funksjonalitet og labelposisjon. Disse utfordringene ligger fortsatt der.

Etter første dag med operativ drift ble det også klart at listepresentasjonen av Gardermøens elektroniske flight progress strips på Natcon FDD hadde en feil som skjuler en del flygninger hver gang flygeleder ved Gardermoen gjør oppdateringer. Det er heldigvis tatt grep for disse tingene, men det forringer bruken av systemet en del. Innen den første uka var over hadde Oslo APP en SDD der flere funksjoner gikk off line midt in en trafikktopp, og flytting til reserveposisjon ble nødvendig.

Tekst og foto:
ANDERS FORSETH

Fremtid

**– Fremtiden innebærer sammen-
slåing av kontrollsentraler.**

HØSTMØTE

Det sa Skyguide-sjef Daniel Weder på høstmøtet til den europeiske fagforeningen ATC EUC, avholdt i Geneve 13. og 14. november. Weder mener dette først vil skje nasjonalt — Geneve og Zürich slås sammen — deretter blir hele området gjenstand for en vurdering av et fremtidig «MUAC-konsept», altså en etablering av desto større flernasjonale sentraler innenfor FABEC (Funksjonell luftromsblokk Europe Central), med Maastricht ATCC som mal. Contingency (back up løsninger) ble be- kreftet å ha høy prioritet i denne utviklingen.

IFATCA-president Marc Baumgartner talte også på ATC EUCs høstmøte. Sveitseren er selv flygeleder i Skyguide. Han påpekte at vi vil — statistisk sett — måtte oppleve en midair-kollisjon innen 2012 i Europa.

Reduksjon av flygelederbehov. Ikke alle fremtids- visjoner var like positive for flygeledere som yrkes- gruppe:

NUAC-BEKYMNING: Naviair har lagt opp til en opprinnelig målset- ting om å spare cirka 950 millioner danske kroner gjennom oppret- telsen av NUAC. Det kan nå synes som om ikke alle er helt overbevist om at dette virkelig lar seg gjøre. I slutten av november skrev den danske flygelederforeningen et åpent brev til Naviair-sjef Morten Dambæk og uttrykte sine bekym- ringer for blant annet informasjons- flyt og størrelsen på NUACs ledelse. — Den gjør oss bekymret med tanke på potensialet for besparelser, skrev foreningen.

ENDRETE FORUTSETNINGER:

Mange opprinnelige forutsetninger for konstruksjonen av NUAC har nå blitt lagt bort eller endret, som følge av at planer og realiteter likevel ikke synes å være på lag. Blant annet er for lengst en felles lønns og arbeids- avtale for de to landenes ansatte stilt i bero. Videre er en — heller luftig og omfangsrik — plan om oppbyg- ging av en økonomisk struktur med flyt av midler fra LfV og Naviair opp til NUAC nå lagt på is.

- ✓ UAV (førerløse fly) vil fly i samme luftrom som ordinære fly.
 - ✓ Virtuelle kontrolltårn vil innføres for flyplasser med lav og middels trafikkbelastning.
 - ✓ Flygeledere vil bli erstattet av air traffic managers og ASAS (fly- ene unngår hverandre på egen hånd) blir en integrert del av bildet.
 - ✓ Maskiner vil overta store deler av flyge- ledernes jobb, det er ikke altfor lenge til dette skjer.
 - ✓ «Separators» (auto- matisk utstyr for å holde fly fra hverandre) vil bli introdusert.
 - ✓ En antatt reduksjon av behov for flygeledere med 30-40 prosent.
- Skal vi etablere en social agenda for Single European Sky? IFATCA vil nå inn for å diskutere vår egen fremtid.

sprat i Geneve



Trøbbel i øst. Tjenesteytere — som for eksempel Avinor — skal måles for sin innsats, effektivitet og sin økonomi i tiden som kommer. Hva skjer med flyselskapene, som nå skal gås etter i sømmene, vil de også bøtelegges når de ikke overholder restriksjonene/ tar av tidsnok?

Rumenerne planlegger stadig mer sammenslåing av sine kontrollsentraler, og har som målsetting kun å ha en eneste sentral for dekning av hele landet innen få år. Det geografiske området for kontrollsentralen blir i så fall imponerende.

Tempoet i utviklingen innen europeisk flygekontroll kan, ifølge rumenerne selv, komme til å gjøre ende på tjenesteleverandører i Øst-Europa, som følge av at de ikke ennå har rukket opp til vesteuropeisk nivå, verken hva angår tekniske løsninger eller effektivitet/profesjonell ledelse og kostnader. Derfor blir de sjanseløse i en sammenligning (konkurranse) på priser og effektivitet.

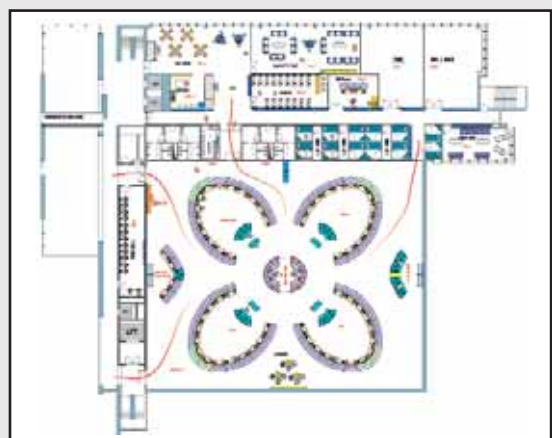
Mer fra høstmøtet på www.atceuc.org.

SJEFSPRAT: IFATCA-president Marc Baumgartner og ATC EUC-sjef Volker Dick i prat under høstmøtet i sistnevnte fagforening.

Belgisk «blomst»

Nytt utstyr for Belgocontrol sin kontrollsentral fra Thales åpnet helgen 28.-29. november.

Sentralen kontrollerer belgisk luftrom under Maastricht UAC. En lokal representant sa seg meget fornøyd med prosjektet etter en heller dårlig start, med flere rettssaker for å kvitte seg med et uønsket opplegg. En fruktbar dialog med Thales ble deretter innledet for å få skreddersydd utstyret til lokale behov. Produsenten er såpass imponert over det de har fått til sammen med representanter for de ansatte, at dette sann-



ILLUSTRASJON: BELGOCONTROL

synligvis vil bli et kommende utstillingsvindu for Thales internasjonalt. Kontrollrommet er på 1100 kvadratmeter.

Legg merke til at simulator/trening befinner seg i ett av «bladene».

Tekst: PAUL JOHANNESSEN
Foto: FREDERIC DELEAU

Kommers i bredt format

Kommersiell utvikling var hovedtema.

FØRSTE FORSØK

Men den første Avinorkonferansen bød både på gode foredrag og interessante problemstillinger under tittelen Commercial Development within the Aviation Business towards 2020. Konferansen var et sponset arrangement.

Agendaen for konferansene hadde kommersialisert snitt over seg — og det måtte man forvente basert på hva som var intensjonen med konferansen. Vi fra det operative var spente på om dette kom til å bli en litt «traurig» opplevelse, men det ble det altså ikke. For å si det kort så var dette en meget interessant, lærerik og informativ konferanse som Avinor kan være stolte av.

Det var svært interessant å delta og det var flere gode og informative debatter.

Knut Skaar var moderator for konferansen, det vil si at han var tilrettelegger, ordstyrer og redaktør for konferansen. Den nye samferdselsministeren, Magnhild Meltveit Kleppa, holdt åpningstalen på konferansen, fulgt av Avinors direktør Sverre Quale. Hovedpunktene i deres innledninger var de utfordringene vi står ovenfor i fremtiden vedrørende fortsatt å ha fokus på sikkerhet, klare nødvendige investeringer, ha riktig utvikling og kommersiell nyttenkning.

Hele konferansen ble overført på Web-TV via Avinor sin hjemmeside. Basert på undersøkelser som ble gjort underveis i konferansen, så var det seere fra hele Europa som ofret sin tid for å overvære hele eller deler av denne konferansen via sine bredbåndslinjer og datamaskiner. Innleggene samt presentasjonene er nå lagt ut på www.avinor.no.



HAR TRO PÅ ROT: Thomas Allard fra svenske Luftfartsverket fortalte på Avinorkonferansen om LFVs satsing på fjernstyrte tårn. FOTO:LFV

23 talere – bredt spekter. Det var svært mange bra talere og det var også mange interessante utfordringer, problemstillinger og realiteter som ble luftet og tatt opp de to dagene konferansen varte. Av alle de interessante talerne kan vi nevne noen spesielt:

Frode Steen, professor Norwegian School of Economics and Business Administration, Peter Finn, Director Technical Marketing Department, Airbus, Kai Holmberg, CEO Feel Air, Daniel Skjeldam, Chief Commercial Officer, Norwegian og Robin Kamark, Senior Vice President Airline Commercial, SAS

Thomas Allard, flysikringsdirektør i svenske Luftfartsverket (LFV), holdt et foredrag om ROT (Remotely operated towers) og utviklingen LFV har hatt på dette området de siste årene, samt hva som er deres planer, ideer og visjoner for fremtiden. Bakgrunnen for deres ønske om å benytte dette konseptet er selvfølgelig

økt inntjening for LFV selv, som en følge av lavere investeringskostnader, men også en ide om å redusere kostnadene for kundene.

Ny konferanse i 2010. For en organisasjon som NFF er disse konferansene svært viktig. Man treffer mange mennesker i bransjen og lærer en del ting som går litt ut over det som er egen kjernevirksomhet. Det å treffe nye mennesker og gjennom dem skape nye relasjoner er viktig og skaper den nødvendige bredden av kunnskap og erfaring som er et av flere viktige fundament for enhver fagforening.

Avinor planlegger å gjennomføre en tilsvarende konferanse også neste år. Klarer man å tromle sammen gode forelesere samt ha et aktuelt og interessant tema så har jeg stor tro på at suksessen fortsetter også neste år.



Tekst: ROBERT GJØNNES



SKREDDERSYDD: Stockholm Arlanda skal ifølge svenskernes egen vedrørende remotely operated towers.

Forventer seg mye av ROT

De første livetester på Ängelholm i Sverige er gjennomført, og forventningene er store.

VIL SENTRALISERE

Norsk Flygelederforening følger prosjektet vedrørende Remotely operated towers (ROT) med betydelig interesse. Da Thomas Allard presenterte prosjektet på Avinorkonferansen, skisserte han luftige planer der tårntjenesten for et betydelig antall flyplasser i Sverige skulle sentraliseres og drives fra kun få kontrollrom tilknyttet flykontrollsentre.

De skisserte innsparinger innbefatter både redusert behov for både bygging og vedlikehold av tårnbygninger, samt mulighet for redusert behov for personell. Han konkluderte blant annet med at Stockholm Arlanda var «skreddersydd» for ROT...

Prosjektet baserer seg på tekniske løsninger for overføring av data, og kan derfor lett utvikle seg til en «lekeplass for tekniske løsninger», en utvikling som absolutt bør unngås. Basert på mange års erfaring vet vi at tårntjeneste er en mer komplisert type tjeneste som daglig omfatter både kjente og ukjente faktorer.

Bør unngå snarveier. Følgelig bør man sørge for å skaffe seg full oversikt på forhånd, og dermed unngå fristende snarveier, før man er rimelig sikker på virkelig å ha ivaretatt alle forhold. Hvem bør for eksempel helst eie infrastrukturen på flyplasser som konkurranseutsettes, og hva gjør eier om det beste tilbudet viser seg å komme fra en tilbyder som har til hensikt å benytte «ekte» flygeledere på stedet. Etter at kontrolltårnet er revet

Prosjektet vil snart også oppleve ytterligere utfordringer tilknyttet human factors, noe som uansett vil måtte tas i betraktning for det videre arbeid. Thomas Allards presentasjon kunne faktisk gi et inntrykk av en utvikling mot «automatisering» av tårntjenesten. Imidlertid vil det også i dette scenario måtte bli behov for både vaktlister og personell for å kunne bemanne de sentralt plasserte «virtuelle» tårnkabinene. Planlegges flere flyplasser håndtert samtidig? Samtidig håndtering av snøbrøyting på to eller

flere plasser kan for eksempel fort vise seg å bli en skikkelig utfordring.

Londons virtuelle prosjekt. Vi har også et annet eksempel på human factors på dette området. På London Heathrow har de nylig etablert et nytt «virtuelt» kontrolltårn inne i en bygning på «et hemmelig sted» nær flyplassen. Innredningen i kontrollrommet fremstår som en blåkopi av dagens kontrolltårn, med alt utstyr og alle posisjoner identisk satt sammen.

Imidlertid er denne installasjonen kun tiltenkt en rolle som contingency site, eller som «reservetårn», om tekniske problemer eller eventuelt trusler og/eller terroranslag skulle true opprettholdelse av normal tjeneste. I løpet av januar 2010 vil det — som en godt planlagt test — bli kjørt flere timer «live» trafikk fra «tårnet uten vinduer». Det planlegges med å kunne opprettholde cirka 40 prosent av normal trafikkmengde fra denne reserveposisjonen.

Tjenesten gjennomføres i dempet belysning kun ved bruk av de samme skjermer, bakkeradar og andre tekniske hjelpemidler som på mange måter tilsvarer dagens håndtering av tårndrift i for eksempel tåkesituasjoner. Foreløpige simuleringer har imidlertid avdekket et problem som ikke noen hadde forutsett.

En flygeleder som flyttes fra tårnet vil «automatisk» jevnlig se opp fra instrumentene/skjermerne. Men på contingency site ser han/hun, på denne kopien av arbeidsplassen, kun rett inn i en vegg. Dette skapte faktisk problemer. Nå igangsettes en kunstnerisk «maling og tapetsering» for på en best mulig måte å kopiere landskap, rullebaner et cetera på alle veggene inne i kontrollrommet i et forsøk på å kompensere for denne uventede utfordringen.

Allard og ROT-prosjektet bør derfor heller bestrebe seg på å «skynde seg langsomt», for å sikre at hensynet til kvalitet ikke må konkurrere om fremdriften med overvrigte teknikere.

Å skape ROT i Stockholm Arlanda TWR kan vel neppe ansees som en «Quick Win», med mindre kjøperen står klar for å overta — og også frakter med seg — det nybygde betongtårnet.

Thomas Allard være skreddersydd for prosjektet

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE



Tekst: PAUL JOHANNESSEN

EU's LUFTFARTSTILSYN: EASA (European Aviation Safety Agency) er Luftfartstilsynet til EU. Det har eksistert siden 2003, men ble først hunde prosent operativ i 2008. EASA skal samle luftfarts-Europa i forbindelse med SES og sørge for standardisering og effektivisering innenfor luftfarten. Det kan bli en nødvendighet for EASA å tvinge gjennom enkelte «Implementing Rules», dersom uoverensstemmelser fra ICAOs regler oppstår i enkeltland. Det skal i slike tilfeller samarbeides godt og legge til rette for en fleksibel løsning over en viss periode.

FOKUSER PÅ DET ENKLE: I forbindelse med opplæring og utdanning oppfordrer IFATCA til å fokusere på de enkle ting av standardiseringen, for eksempel på korrekt fraseologi. Det er viktig å forklare elever hva som er rett og hvorfor. Tenk over hva man sier og vær presis. Skriv ned informasjon som er viktig og sørg for å viderefremme rett informasjon.

BIBLIOTEK PÅ NETT: På grunn av den store mengden divergerende informasjon som forefinnes — blant annet på internett — etablerte blant andre Eurocontrol SKYbrary. All informasjonen som ligger på dette nettstedet er korrekt. Det er egne ansatte som oppdaterer og publiserer innholdet. På denne nettsiden finne man blant annet en CBT (computer based training) som heter ALL CLEAR. Denne er gratis og utviklet med bakgrunn i blant annet allerede utarbeidede Actionplaner. Denne CBT'en har tårnet på Gardermoen brukt i flere år allerede i forbindelse med gjennomføringen av årlige PFO. En CBT som omhandler levelbust er rett rundt hjørnet. WWW.skybrary.aero.

– Ikke bland ytelse og lønns- og arbeidsforhold

IFATCAs policy er klar.

EUROPEISK MØTE

Den internasjonale sammenslutningen av flygelederforeninger levner ingen tvil når det gjelder ytelsesindikatorer: Man må under ingen omstendigheter knytte ytelse opp mot avlønning og arbeidsforhold for flygeledere.

Ytelsesbasert styring er en av flere suksessfaktorer i Single European Sky (SES) II og det er viktig å skille på ytelsesmål og ytelsesindikatorer. Ytelsesindikatorerne sier noe om graden av tilfredshet i forhold til ytelsesmålene og må sees i sammenheng og over tid.

Årets IFATCA European Regional Meeting (ERM) gikk av stabelen på øya Kos — en drøy halvtimes flytur øst for Athen rett syd av Tyrkia. Fra NFF deltok Sverre Ivar Elsbak, Robert Gjønnes og Paul Johannessen.

Første dag ble det arrangert en workshop/seminar om ytelse (performance) i ATM-verdenen. Hvordan vil dette påvirke oss i fremtiden? Dette IFATCA-seminaret vil gå igjen på alle de regionale møtene rundt om i verden, slik at alle medlemmene får presentert det samme innholdet. Variasjonene i innholdet i seminarene finner man med utgangspunkt i hvor langt de forskjellige verdensdelene har kommet i utviklingen på dette området.

Avinors status. Hva er status i Avinor vedrørende ytelsesindikator i forhold til sikkerhet?

Relatert til miljøet i Norge kan vi vise til Avinors årsplan for 2009. Der står det at det vil bli arbeidet med å videreutvikle ytelsesindikatorer (KPI – Key Performance Indicators og KPA — Key Performance Areas) innen områder definert av Eurocontrol og ICAO. Flysikringsdivisjonen vil involvere kundene i denne prosessen.

Når det gjelder ytelsesindikatorer knyttet til hendelser har Avinor sett på andre flysikringsorganisasjoners forslag til å benytte fravær av hendelser eller et gitt nivå av hendelser som en ytelsesindikator. Blant annet har Naviar en slik indikator.

Nulltoleranse. En av vurderingene som ble gjort var å knytte indikatoren opp mot alvorlige hendelser. Det strategiske målet i Avinor er å unngå ulykker og redusere antallet alvorlige hendelser. En alvorlig hendelse innebærer imidlertid i verste fall at man er meget nær en ulykke, og i de mest alvorlige tilfellene står man overfor en situasjon der det utelukkende er utfallet som gjør at hendelsen ikke ville blitt en ulykke.

Å etablere en ytelsesindikator som på noen måte åpner opp for aksept av et antall av alvorlige hendelser, vil derfor innebære en svært uheldig signaleffekt. Konklusjonen på disse vurderingene er i første omgang å

etablere en ytelsesindikator som tilsier «nulltoleranse» i forhold til å bidra til alvorlige hendelser.

Jakter pensjonister. Skal IFATCA jobbe seg skikkelig gjennom SESAR, trenger organisasjonen 70 mennesker som må jobbe mer eller mindre fulltid. Marc Baumgartner mener IFATCA må ha minimum 15 personer for å ta unna de viktigste sakene.

IFATCA er også ute etter ti pensjonerte flygeledere som kan jobbe for organisasjonen på forskjellige nivåer, i forbindelse med SESAR. IFATCA forhandler med SESAR i disse dager for å få til en økonomisk støtte i forhold til sine potensielle kandidater inn i dette prosjektet.

Om det er medlemmer som ønsker å bidra — for NFF vet at det er mange med både kapasitet og kunnskap — ta kontakt, så formidler NFF interessen videre til IFATCA.

2012 normalår. Dette var Patrik Peters sitt siste ERM som EVP Europe. I åpningstalen fremhevet han SESAR og SES som de største utfordringene for IFATCA i Europa. Videre poengterte Peters hvor viktig det er at ANSPene fortsetter med implementeringen av nye systemer og utdanningen av nye flygeledere til tross for nedgangen i flytrafikken. Trafikkveksten kommer og man regner med at 2012 blir et «normalår».

NFF FØRST — IGJEN: Rapportene fra medlemslandene til IFATCA blir lest opp i den rekkefølgen EVP Europe — Patrik Peters — mottar dem, og NFF sin rapport ble selvfølgelig lest opp først og dermed vant vi den konkurransen igjen. Peters presiserte at dette var som forventet og takket oss for at vi alltid er tidlig ute med dette. Det viste seg at det bare var ti land som hadde levert inn rapportene innen tidsfristen. Det er flaut.

DET BLIR BLED: Neste års europeiske møte skal avholdes i byen Bled i Slovenia 22. – 24. oktober 2010. Bled ligger i nærheten av Alpene (på sølsiden av alpene som de selv sier) nord i Slovenia.

MEDIESTRATEGI VIKTIG: Philippe Domogala snakker om ATCOs og forholdet mot mediene, og hvor essensielt det er å ha en strategi før man møter og snakker med media. — Man skal være bevisst på, og klar over, at det ikke er media man snakker til. Man snakker med menneskene og mottakerne «bak» media, understreket redaktøren av The Controller.

TCAS/DATALINK FRA AIRBUS: Airbus har utviklet ny teknologi som gjør at autopiloten flyr en eventuell RA. Man trenger ikke å gjøre jobben manuelt. Det vurderes å knytte dette opp mot datalink (RA D/L) slik at ATCOs kan sitte å få eventuelle RA-data opp på radarskjermene sine idet det skjer. IFATCA er mot en implementering av RA D/L uten at det er definert en lovtekst som beskytter ATCOs vedrørende en slik praksis.



KOS TÅRN: Årets europeiske IFATCA-møte ble i år holdt på den greske ferieøya Kos. Her fra kontrolltårnet.

Marc Baumgartner snakket om fremtiden for flygeledere og hvordan utviklingen vil påvirke flygeledere og yrket vårt. Han refererte til EU-kommisjonen og spurte blant annet: Har vi virkelig troen på at de klarer å gjennomføre alle de fantastiske planene sine?

Med alle sine åpne spørsmål klarte Presidenten av IFATCA å skape en forståelse for hvorfor IFATCA, alle medlemslandene og enkeltmedlemmer, må være på tå hev i tiden fremover. IFATCA må være retningsgivende ovenfor politikerne — som i dag tror på noe vi mener vanskelig kan bli en realitet.



PETERS SISTE: Dette var Patrik Peters (til høyre) sitt siste ERM som EVP Europe. I åpningstalen fremhevet han SESAR og SES som de største utfordringene for IFATCA i Europa, her sammen med to fra den finske foreningen.

Tekst: SVERRE IVAR ELSBAK og ROBERT GJØNNES
Foto: FREDERIC DELEAU

– Foreskriv tvungen trening

Trening hjelper folk ut av personlige kriser — og vil spare samfunnet store beløp.

HØSTSAMLINGEN

Det er Rune Brynhildsens sterke overbevisning. Han snakker av egen erfaring.

– Evnen til å takle stress blir helt, helt annerledes med fysisk trening og litt svette.

Helsevesenet burde foreskrive tvungen trening på blå resept. Det skal jeg fortelle helseministeren om jeg noen gang får treffe vedkommende, fortalte Brynhildsen, som var hentet til NFFs høstsamling for å fortelle om hvordan det virkelig er å møte veggen — og hvordan man kan komme seg ut av personlige kriser.

Svik. Historien hans er sterk og tankevekkende. Han gikk fra suksess til en fiasko. «Dømt og fordømt — til helvete og tilbake», som foredraget hans heter. På alle førstesider. Siktelse. Tiltale. Norgeshistoriens strengeste dom for innsidehandel, på ti måneder. Tap av anseelse, jobb, lønn, respekt. Venners svik. Belastningen for familien. Skam. Frykt. Troen på egen uskyld.

Skilsmisse. Selvmordstanker. Barna hans som berget han. Avvist anke. Soning, som han selv ville starte, selv om saken ikke var ferdigbehandlet i rettssystemet. Håpet om at en ankesak skulle kunne bevise hans uskyld. Hans «nye» liv. Trening.

Brynhildsen er dømt for å videreformidlet innsideinformasjon ervervet gjennom jobb til kompiser, som så har handlet på bakgrunn av hans info. Økokrim tok affære basert på tips, men hadde ingen bevis, kun indisier.

En og en halv time gikk fort da Brynhildsen — støttet av egne dagboknotater lest inn på cd av skuespiller Trond Espen Seim — fortalte om sine erfaringer de siste fire årene.

Krisens fire faser. – Min situasjon er en rød tråd i foredraget, men det handler om å være i en situasjon i bunnløs fortvilelse. Der kan alle havne, fortalte han, på dagen fire år etter at Økokrim sto på døra.

– Hver krise lever sitt eget liv, men alle har fire faser: Benektelse/sjokk, motstand/reaksjon, nyorientering/bearbeiding og satsing, sa PR-rådgiveren og foredragsholderen, som nå driver eget selskap.

Han har vært gjennom de de fire fasene — og kommet seg gjennom dem. Men saken er ennå ikke avsluttet.

– Jeg kan leve med ikke å bli trodd, men gleder meg til å legge saken bak meg, fortalte han.

Hjelper på alt. – Mitt beste råd til dere og som dere til venner eller kolleger som sliter: Tren og beveg dere. Det løser spenninger som ødelegger sinnsroen. Med trening og svette beveger hodet seg også. Det hjelper på alt, det er ikke en ting som det ikke hjelper på. Søvn, angst, aldring, sexliv, ikke minst evnen til å takle stress og få økt energi. Det hjalp meg, sa Brynhildsen.

Etter Brynhildsen overtok psykolog Kjerstin Lövdold i bedriftshelstetjenesten Hjelp24. Hun har tidligere vært innhentet av Avinor i forbindelse med arbeidsmiljøproblemer og personlige kriser.

– Egentlig handler det om å forsøke å hjelpe folk mot å møte veggen og se hva man kan gjøre for å unngå de største nedturene, sa Lövdold om et tema som engasjerte forsamlingen.

Tekst og foto:
TERJE DAHLENG EIDE

KOM SEG UT AV KRISEN:

Rune Brynhildsen, som ble idømt norgeshistoriens strengeste straff for innsidehandel, fortalte sin historie til NFFs høstsamling.



MANGE TEMA: NFFs høstsamling, avholdt på Jessheim 10.-12. november, hadde et rikholdig program. Psykiske forhold var et populært tema. Blant det øvrige kan nevnes informasjon om NEFAB-prosjektet ved Avinors Ole Petter Storstad, opplæring av tillitsvalgte ved eksformann Rolf Skrede, resultatforbedring og organisasjonsutviklingsprosessen ved Jon Sjølander, planen om en virtuell kontroll-sentral i Norge ved Jens Petter Duestad og selvsagt — lønns og arbeidsforhold. Styret orienterte også om arbeidet rundt organisering av NFFs styre og styresammensetning.



Ulik praksis på norske LTT-enheter

I forkant av hver høstsamling sender Faglig utvalg ut en rekke spørsmål til alle lokaltillitsvalgte. I år var fokus på en del saker der FU jobber for å få til en standardisering i, og der vi hadde forventninger til et visst språk i praksis:

RAPPORTERING AV FRIKSJON

Det har vært store endringer innen dette temaet de siste to-tre årene, og Luftfartstilsynet (LT) kommer i sin siste AIC-I 08/09 med sterk anbefaling om at friksjon skal rapporteres i klartekst, altså som POOR, MEDIUM to POOR og så videre og ikke tallskalaen 1 til 5. (De målte friksjonstallene fra måleutstyret er det som kjent ulovlig å rapportere til flygere.) Cirka halvparten av enhetene brukte klartekst, en fjerdedel brukte tallskalaen, og en fjerdedel var avhengig av hver enkelt flygeleders personlige preferanser. FU anmoder om å benytte klartekst.

FRA DOC 7030

- a) The meteorological conditions in the direction of take-off and the following climb-out shall not impair the procedure up to an altitude to be established and published by the appropriate authority, e.g. minimum flight altitude (MFA) or minimum sector altitude (MSA)
- b) The procedure shall be applied during the daytime. The procedure may be considered for application at night following a separate aeronautical study by the appropriate air traffic services (ATS) authority;
- c) The pilot shall be responsible for maintaining obstacle clearance until the specified altitude. Further clearance (route, heading, point) shall be specified by ATC; and
- d) separation shall be provided between an aircraft cleared to execute a visual departure and other departing and arriving aircraft.

I praksis betyr det at flyplassen må ha definerte, godkjente og publiserte minima for visual climb outs. I Norge har ingen flyplasser per tiden dette på plass. Avsnittet i DOC 7030 som omhandler visual departures vil i følge Avinor tas inn i norsk regelverk så snart praktisk mulig.

OM VISUAL APPROACH

Holdes fly på visual approach i kontrollert luftrom hele veien? Landets enheter delt, men med en 50/50-fordeling. Her er det ingen regler som regulerer hva som er korrekt. NFF er i en dialog med Luftfartstilsynet om hva som ønskes og hva som er best. Vi håper på en avklaring snart, og NFF og Norsk Flygerforbund (NF) mener det enkleste er om flygeleder får ansvaret for å holde visuelle innflygninger i kontrollert luftrom, med mindre fartøysjef spesifikt ber om å forlate kontrollert luftrom, slik flere enheter allerede gjør.

VISUAL CLIMB OUTS

Benytter enheten visual climbouts og i så fall hvordan? Gir flygeleder visual climb out uten at piloten spør om dette først? Cirka halvparten av enhetene benytter visual climb out, og initierer det fra flygeleders side. I dag er ikke bruken regulert i norsk regelverk, men det er regulert i ICAO DOC 7030, som også gjelder i Norge, og skal følges også i Norge i følge Luftfartstilsynet.

VILKÅRSKLARERINGER

En stor overvekt av enhetene bruker vilkårsklareringer. FU er spesielt interessert i å belyse at vilkårsklareringer i forbindelse med RWY operasjoner, for eksempel «Line up and wait» kan være forbundet med økt risiko. The European action plan for the prevention of runway incursions anbefaler å la være å bruke vilkårsklareringer. Prøveprosjekter fra München viser at man ikke mister noe av effektiviteten ved å la være å bruke slike klareringer og erfaringer fra enheter her i landet, som også er restriktive i bruken, viser det samme. Er det nødvendig for deg som flygeleder å bruke det?

LOCAL RWY SAFETY TEAM (LRST)

Kun tre av enhetene svarte at de ikke hadde LRST, at det ikke fungerte eller at LTT ikke var representert. Flyplasser er avhengig av et godt fungerende LRST for å komme RWY incursion problemet til livs, selv om en er avhengig av god oppfølging fra flyplasser for å følge opp tilrådingene fra LRST. NFF håper Avinor og de andre flyplassene vil fortsette arbeidet med å bli bedre på RWY safety.

FLYGERDELTADELSE:

Knut Backer og John Kristoffersen fra Norsk Flygerforbund (NF) deltok på høstsamlingen og holdt foredrag om utvalgte tema som fra flygers hold oppfattes som viktig. Gjennomgående tema for begge presentasjonene, var mangelen på standardisering innen den flysikkerhetsmessige biten av driften i Avinor. Som eksempler kan det nevnes mangel på standardisering innen: Den daglige driften med til dels store enhetsforskjeller, kartverk, som i utgangspunktet bør være likt, og utforming av prosedyrer.



Tekst: ANDERS FORSETH

Christian Berge valgt inn i Avinors konsernstyre

NFFs Christian Berge (31, bildet) er en av fire som de ansatte har valgt til å representere seg i Avinors styre. De tre øvrige er Helge Løbergslis (NTL), Ingrid Synnøve Brendryen (STAFØ) og Torunn Snelvedt (kommunikasjonsrådgiver i konsernstaben). Berge, Løbergslis og Brendryen sto alle på den listen de sentrale ar-

beidstakerorganisasjonene hadde blitt enige om. Kun Snelvedt ble valgt inn fra den alternative listen, som hadde sitt opphav ved hovedkontoret. Uavhengige kandidater fikk 23,6 prosent av stemmene, organisasjonenes liste 71,2.

Valget skulle vært avholdt i juni, men på grunn av ny konsernord-

ning i Avinor — som også har fått OSL-ansatte stemmeret — samt utvidet antall ansattrepresentanter i styret til fire, ble valget utsatt. De sittende representantene måtte dermed forlenge sin periode.

Årets valg var et forholdstallsvalg med kandidater på de to listene og ble gjennomført elektronisk

i perioden 8. – 22. oktober. Alle stemmeberettigete fikk tilsendt e-post med invitasjon til valget og link til stemmeseddel. Det ble også sendt ut to påminnelser til medarbeidere som ikke hadde stemt.

Rambøll Management hjalp Avinor med gjennomføringen av valget, som ble en stor suksess. I alt

INNLEGG

Disse forsikringene har vi

Hvilke forsikringer har NFFs medlemmer?

Under årets tradisjonelle høstsamling for NFFs tillitsvalgte hadde som vanlig jeg som forsikringsansvarlig i styret en gjennomgang av hvilke dekninger medlemmene har gjennom foreningen. I år valgte jeg også å ta med en del om hvilke forsikringer vi har gjennom arbeidsgiver da det viser seg at kjennskapen er liten hos mange.

De tillitsvalgte ble også spurt om vi har riktig dekning. En historie over utviklingen av våre forsikringer skulle hjelpe med dette. Er det noe vi mangler, eller er det noe vi kanskje klarer oss uten?

I dag har vi:

- ✓ LOL — Loss of license — på 700.000 kr fram til 51 år. Uansett årsak — også når det gjelder psykiske årsaker. Karenstid på 180 dager.
- ✓ CI — critical illness — på 100.000 fram til 61 år. Kreft, hjerteinfarkt, hjerneslag, multipel sklerose, gjennomført hjerteoperasjon/angioplast, hjernesvulst. Utbetales etter 30 dager hvis medlemmet lever.
- ✓ Kollektiv ulykke for hele familien (til 65 år). 40 G—15/25G—25/25 G—10/15/25 G.
- ✓ Gruppeliv — 1 G (72.881,-) for medlem (til 65 år) og 10 G for ektefelle/samboer. Avtrapping fra 60 år.

Tidligere hadde vi i NFF LOL på 200.000 og Gruppeliv på 15 G. Da hadde vi også gruppeliv på 15 G i Staten(LV). Så fikk vi ansattgruppeliv på 20 G når vi ble Avinor og reduserte vår til 1 G. Valgte da å øke LOL til 400.000 (56 år). Så til slutt ble LOL redusert til 51 år og økt til 700.000.

Fra årskiftet 2008/2009 ble så Avinors forsikringer forbedret på mange områder.



IKKE BARE GJENNOM NFF: Også gjennom Avinor har foreningens medlemmer ulike forsikringer, noe som ikke er like kjent blant alle. Her forteller Tom-Snorre Skaret om forsikringsordningene på Høstsamlingen i november.

FOTO: TERJE DAHLENG EIDE

- ✓ Gruppeliv redusert til 18 G, men barnetillegg innført: 1,5 G per barn. Nedtrapping gjelder fra 51 år.
- ✓ Avinors forsikring er nå også utvidet til å gjelde for ektefelle/samboer, 10 G. Nedtrapping fra 50 år — 0,4 G per år til 6 G.
- ✓ Ulykkesforsikring nå øke for ektefelle/samboer og barn på 20 G.
- ✓ Uførekapital nytt av året for ansatte uansett årsak-også sykdom. 80 prosent av gruppeliv (14,4 G) fram til 25 år. Reduseres med to prosent per år. Utgjør 9 G ved 40 år, pluss eventuelt barnetillegg.

Hva ønsker dere som medlemmer? Det er et spørsmål de tillitsvalgte fikk på høst-

samlingen, og som nå går ut til alle dere medlemmer gjennom Flygelederen, er blant andre:

- ✓ Trenger NFF ektefelleforsikring lenger?
- ✓ Trenger vi kollektiv ulykke?
- ✓ Skal vi øke LOL-dekningen i stedet? Eller endre vilkårene vedrørende psykisk grunnlag?
- ✓ Skal vi søke LOL-samarbeid med våre skandinaviske naboer?
- ✓ Øke CI til 200.000?
- ✓ Ekstra uføreforsikring ved sykdom?

For innspill og for fullstendige forsikringsvilkår henvises til natca.no.

2941 medarbeidere ved Avinor og OSL var stemmeberettigete og det ble avgitt 1935 stemmer — en svarprosent på 65,8 som er en økning på mer enn 15 fra sist. 101 stemmer var blanke.

Under valget ble det utrykt misnøye om dårlig informasjon om at de ansatte kunne stemme

så mange ganger de ville, og at kun siste stemme ble registrert i valget. Noen kom uforvarende til å stemme blankt og de visste ikke at de kunne stemme en gang til. Men dette fikk ingenting å si for utfallet av valget.

NFFs Christian Berge — som erstattet Magne Jerpstad som

foreningens representant i styret — har allerede vært på sine to første styremøter.

– Det er veldig interessant og mye sette inn i, med stor variasjon i type saker, sier Christian Berge, 2. varamedlem og nestleder i Faglig utvalg, fra Stavanger kontrollsentral.



Marits MET-info

Marit Rabbe er rådgiver innen flyværtjeneste i flysikringsdivisjonen, ATM fagstab. I denne spalten bidrar hun med nyheter innen flymeteorologi.

Ny avtale om flyværtjenesten

Meteorologisk institutt er utpekt av samferdselsdepartementet som eneleverandør av flyværtjeneste i perioden fra og med 1. januar 2010 til og med 31. desember 2012. Avtalen regulerer samarbeidet mellom Avinor og met.no om planlegging, drift, utvikling og finansiering av flyværtjenesten.

Avtalen skal sikre en entydig oppgavefordeling mellom partene i samarbeidet, og skal sikre at met.no yter tjenester til Avinor slik at behov for flyværtjenester dekkes på en forsvarlig og kostnadseffektiv måte.

I denne nye avtalen er det satt en kostnad på hvert enkelt produkt og til hvilke brukere. Dette gir en bedre oversikt over hvilke produkter vi får, og til hvilken pris. Dette vil i neste omgang forenkle Avinors prosess med riktig fordeling av kostnadene. Hovedområder for kostnadene er en route, lufthavner, offshore og forsvaret.

MET REPORT. Det er et krav i BSL G 7-1 at MET REPORT skal implementeres på CAT II og III landingsplasser, det vil si Gardermoen og Sola. På ICAO's EANPG METG/19-møte i høst kom det fram, gjennom arbeidspapirer og påfølgende diskusjon, at utstedelse av MET REPORT etter gjeldende standarder i

Annex 3 medfører problemer ved flere europeiske lufthavner.

Standarden i Annex 3 er i praksis lite forenlig med dagens komplekse flyoperasjoner ved store lufthavner. Særlig er det utfordringer knyttet til fleksibel banebruk, kryssende baner, TREND-varsel og implementering i ATIS. Flere europeiske land avviker fra ICAOs standarder eller unnlater helt å utstede MET REPORT. ICAO anmodes om å se på dette og eventuelt gjøre endringer som er mer tilpasset dagens situasjon.

På bakgrunn av dette søkte Avinor LT om dispensasjon for innføring av MET REPORT på Sola. Dispensasjon er innvilget til 31. desember 2011.

Turbulensvarsler. Sju flyplasser har turbulensvarsling i operativ drift; Ørsta-Volda, Sandane, Værnes, Sandnessjøen, Narvik, Hammerfest og Honningsvåg. To flyplasser ble satt i prøvedrift 1. oktober i år; Førde og Brønnøysund. Flere vil komme i 2010. Resultatene fra de ulike flyplassene vil bli evaluert. Turbulensvarslene ligger på IPPC og på Kilden (met.no's websystem for værvarslingsprodukter — tilrettelagt for Avinor.)

TAF basert på AUTOMETAR. Avinor har søkt Luftfartstilsynet om, og har fått, dispensasjon fra BSL G 7-1 når det gjelder kravet om utsendelse av to manuelle METARer før utstedelse av TAF. Dette konseptet testes ut for Vigra og Rygge om morgenen, i samarbeid med met.no. TAFen utstedes på bakgrunn av AUTOMETAR og annen meteorologisk informasjon. Når gyldighetstiden på TAFen starter, er det manuell utsendelse av METAR. Det betyr at TAF foreligger en time tidligere enn vanlig. Dette har spesielt et kostnadsaspekt for flyselskapene. Om morgenen er det tidskritisk at flyselskapene får de første TAFene så tidlig som mulig. Dermed er det ikke nok TAFer å planlegge på, må selskapene ta med seg unødvendig mye fuel.

Dette prosjektet startet opp i sept og kjøres ut året. Brukerne har etterspurt dette lenge. Dette er et konsept som er vel kjent og brukt i andre land.

Ny forkortelse. Betegnelsen LCA brukes nå i stedet for LOC for å angi meteorologiske forhold som er av lokal karakter. Ifølge ICAO Abbreviations and Codes, Seventh Edition 2007, står LCA for «local» eller «locally» eller «location» eller «located».



faglig hjørne

Faglig utvalg
Robert Gjønnnes, leder
Gardermoen TWR
Christian Berge, nestleder
Stavanger ATCC
Halvar Myrseth, medlem
Tromsø TWR/APP
Anders Forseth, medlem
Oslo ATCC
Rune Hatle, medlem
Bodø ATCC
Kathrine Nerem, medlem
Torp TWR



Fra Torp til FU

Torp-flygeleder Kathrine Nerem (bildet) ble den 10. november av NFFs styre oppnevnt til nytt medlem av Faglig Utvalg (FU). Hun overtar plassen etter Erling Jøssang, som valgte å gi seg i høst. Han er nå opplæringsleder ved Ørland TWR/APP.

– Jeg ser veldig frem i mot å engasjere meg i FU. Jeg har vært tillitsvalgt i mange år, og synes arbeidet foreningen gjør er både viktig og interessant. Det er mye å sette seg inn i, men jeg gleder meg til utfordringen, sier FUs ferskeste medlem.

Nerem oppnådde sin første-gangs utsjekk i Tromsø i 2001 og jobbet deretter på Kvernberget fra 2001 til 2008. Nå jobber hun ved Torp kontrolltårn. Under store deler av sin periode i Kristiansund var hun også lokaltillitsvalgt.

Prøver radar for AFIS

Et prøveprosjekt med målsetning om å ta i bruk radar i tårnet på Brønnøysund AFIS er godt i gang. AFIS-konseptet burde heller revideres.

FRA MAI 2010

Opplæringen startet tidlig i desember. Med instruktører fra Bodø kontrollsentral ble teoriopplæring før jul fullført for de seks AFIS-fullmektingene ved kortbaneflyplassen. På nyåret skal AFIS-personellet opp til Bodø for å trene i simulator

Etter teori- og simulatoropplæring i vinter planlegges idriftsettelse fra mai 2010. NFF har deltatt i referansegruppen, og med bakgrunn i prosjektet ba Styret Faglig utvalg om å utrede foreningens syn på radar/overvåkingstjeneste ved AFIS.

NFF er enig i at overvåkingshjelpemidler er sikkerhetsfremmende, også for AFIS. IFATCA har ingen policy på dette, men mener at flyplasser som «(...) have published IFR approach, departure or holding procedures, and where control is required for the safety of air traffic (...)» skal ha flygekontrolltjeneste. NFF støtter dette, men anser det ikke som realistisk å få det til over alt i Norge på det nåværende tidspunkt. Vi har allikevel i lang tid vært av den oppfatning at det bør innføres kontrollert luftrom/tårnkontrolltjeneste på Brønnøysund og fire andre AFIS-lufthavner.

Bør revidere konseptet. Vi er bekymret for at radar introduseres som et kompensierende tiltak for begrensningene i AFIS-konseptet.

Dette mener NFF

Foreningens syn på AFIS og radar/overvåkingstjeneste:

- ✓ Overvåkingshjelpemidler er sikkerhetsfremmende, også ved AFIS-enheter.
- ✓ NFF frykter at overvåkingshjelpemidler introduseres som et kompensierende tiltak for begrensningene i AFIS-konseptet.
- ✓ NFF er derfor av den oppfatning at man ikke kan diskutere radar ved AFIS uten å diskutere konseptet AFIS/tjenesteform ved aktuelle enheter.
- ✓ AFIS-konseptet i sin helhet er modent for revisjon.
- ✓ Radar AFIS er et nytt driftskonsept.
- ✓ LTT utover AFIS skal etter NFFs syn ytes av flygeledere.

Etter vårt syn er AFIS-konseptet modent for revisjon. Det har de senere årene kommet tilrådinger som ikke samsvarer med konseptet; dobbel AFIS-bemanning som følge av stor trafikkmengde og trafikkompleksitet, radartjeneste (årsaken til at man gikk i gang med prosjektet var en hendelse hvor AFIS-fullmekting ble «overkjørt» som følge av mye trafikk) og større regulering av trafikken i det ikke-kontrollerte luftrommet.

AFIS-konseptet var tradisjonelt sett en tjeneste til Widerøe. I dag er situasjonen ved mange av lufthavnene annerledes, med flere operatører, mer samtidig trafikk og mer kompliserte trafikksituasjoner. Det blir da en bjørnetjeneste å tilføre disse enhetene radar fremfor å etablere flygekontrolltjeneste. For øvrig mener vi at AFIS med radar er en ny tjenesteform som per i dag ikke er definert. Før man tar i bruk en ny tjenesteform så mener vi at den må defineres klart og utvetydig.

I behandlingen har NFF også konkludert med at radar-/lufttrafikk-tjeneste utover AFIS skal ytes av flygeledere. Under Oslo TMA er det en åpen tilrådning om etablering av en egen VFR-sektor. NFF forutsetter at flygelederne som i dag jobber på innflygingskontrollsektorene til Gardermoen/Rygge/Torp skal betjene denne sektoren når det er behov for å ha denne åpen.

Brønnøysund information — radar contact. En av bakgrunnene for prøveprosjektet på Brønnøysund var en utredning fra 2003 som så på mulighetene for radartjeneste ved AFIS-enheter. NFF deltok i denne, og konklusjonene fra arbeidsgruppen den gang var: Samtlige med-



SKAL IKKE BARE SE UT: Utsikt fra Brønnøy tårn. Nå skal AFIS-fullmektigene på helgelandsplassen ikke bare se ut vinduet, men også drive flygeinformasjon med radar som hjelpemiddel. Prøveprosjektet er i gang.

FOTO: ARNT INGE VAGNILDHAUG

lemmer i arbeidsgruppen stiller seg bak følgende fire forutsetninger som må være tilstede for eventuell etablering av radarfremvisere ved AFIS enheter:

- ✓ Det må utarbeides detaljert beskrivelse av tjenestekriterier;
- ✓ Tilstrekkelig opplæring må gis til både tjenesteutøver og brukere;
- ✓ Formelle hindringer i regelverk må ivaretas/ endres; og
- ✓ En godkjenning fra Luftfartstilsynet må kunne etableres.

I regelverket legges det nå til grunn at AFIS-fullmektig ved Brønnøysund kan bruke radar til å:

- ✓ gi luftfartøy opplysninger om andre luftfartøyer som kan utgjøre en konflikt
- ✓ informere identifiserte luftfartøyer om observerte avvik fra forventet flygebane
- ✓ assistere identifiserte VFR-flyginger som er usikre på sin posisjon med å fastslå

denne, for eksempel ved store avvik mellom rapportert posisjon og observert posisjon og andre unormale operasjoner.

Ikke i samsvar med RFL. Det som er verdt å merke seg er at dette ikke samsvarer helt med RFL -1 Kap 8 pkt 11:

«Gjørsmål

Opplysninger presentert på en overvåkings-skjerm kan benyttes til å gi identifiserte luftfartøyer:

- a) opplysninger om andre luftfartøyer på konflikterende trekk, samt forslag og råd om unnvikelsesmanøver,
- b) opplysninger om vær av betydning, samt eventuelt råd angående muligheten av å fly utenom dette (se anm. til pkt. 6.9.2),
- c) opplysninger for å assistere luftfartøyet i dets navigasjon.»

Altså radartjenesten som AFIS yter i ikke-kontrollert luftrom samsvarer ikke med

den flygeleder yter i ikke-kontrollert luftrom.

Et forhold som NFF ikke synes er godt nok utredet er grensesnittproblematikken mellom TMA og TIZ. Radartjenesten vil ikke bli terminert når flygeleder på Helgeland TMA overfører samband til Brønnøysund. Dette innebærer at flygeleder må holde på flyet inntil det forlater TMA, det vil si til 2500 fot. Dette som følge av forpliktelser flygeleder har når det ytes radartjeneste, og denne kan ikke overføres til AFIS.

Det er luftromsklassene som avgjør hvilken tjeneste som ytes, ikke hvilken frekvens flyet befinner seg på.

Tekst: CHRISTIAN BERGE

Positivt også for offshore

Hammerfest, Brønnøysund og Florø er base for offshorehelikoptre, og NFF mener derfor at flygekontrolltjeneste er tiltak som også har positiv effekt for offshorenæringen og det sikkerhetsfremmende arbeidet der.

Vi har derfor også sendt innspillet om tjenesteform til Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) og SINTEF, som jobber med Helicopter Safety Study nr 3.

Heidrun-radaren, som er forutsetningen for kontrollert luftrom for helikoptertrafikken nord av Kristiansund, forventes i operativ prøvedrift tidlig på nyåret. SF understreket på møtet i forumet 24. november viktigheten av at kontrollert luftrom innføres uten forsinkelse.

Som tidligere nevnt sliter vi med M-ADS-systemet, som satellittovervåker helikoptre utenfor radardekning. En undergruppe under SF følger opp problemstillingene, og det er nå ting som tyder på at man relativt enkelt kan forlenge levetiden. Ved å gå over på alternativ satcomløsning, som til og med er hyllevare, virker det som om man kan beholde systemet, og til og med produsere de nødvendige ekstra enhetene som gjør at systemet kan virke etter intensjonen. De alternative løsningene (blant annet IRIDIUM-satellitten) viser seg å være vanskeligere enn antatt.

NFF mener at det bør være kontrollert luftrom over alt på sokkelen hvor det flyr helikopter, og at dette kan innføres allerede nå der hvor det i dag er radardekning. Videre er fremtiden ADS-B, som bør dekke hele sokkelen. Der hvor dette ikke lar seg gjøre bør det være krav om M-ADS, inntil SESAR kommer opp med ny tilfredsstillende løsning, som også passer våre behov. Dette gjelder spesielt nord av M-ADS/INMARSAT sitt dekningsområde.

Dette ble omtalt i Flygelederen 2-09, under tittelen Ting tar tid.

Mer kontroll!

NFF sendte i november en ny henvendelse til Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet og Avinor om tjenesteformen på fem av de regionale lufthavnene. NFF mener det bør innføres flygekontrolltjeneste ved Svalbard, Hammerfest, Brønnøysund, Molde og Florø lufthavner. Det bør legges sterkere vekt på trafikk sammensetning, samtidighet og kompleksitet (§ 9 i BSL G 2-1), fremfor kun å se på antall bevegelser per år. Brevet ligger ute på NFFs hjemmesider.

LITE OM INTEGRERING:

Det var lite snakk om hvordan ubemannede fartøy skal integreres i ATM-miljøet på Flyoperativt Forums UAS-konferansen.





1190 system og 422 leverandører i 61 land

Det er status per 2009. Kun et fåtall av disse får faktisk lov til å fly utenfor avstengt luftrom.

UBEMANNET FORUM

Entusiasmen og viljen til utvikling er stor, men muligheten til å levere i vanlig luftrom er liten. Flyoperativt Forum arrangerte den 24. november forum for UAS på Jessheim. Nytt av året var at bransjeorganisasjonen UAS (Unmanned aircraft systems) Norway hadde ansvaret for programmet på samlingen. I denne organisasjonen har NFF også deltagelse, og var en av de stiftene medlemmene.

Programmet i år var meget omfattende, og bar preg av at interessen for ubemannede luftfartøy øker både blant nåværende og potensielle brukere, dog mest blant leverandører og utviklere av systemene. Gledelig av året var også at Avinor var sterkt representert.

Forsamlingen fikk en kort orientering om status på UAS-implementering av den internasjonale bransjeorganisasjonen UVS International. Morten Raustein fra Luftfartstilsynets allmenflyavdeling, og deres UAS-spesialist holdt et innlegg om status på arbeidet med det nye UAS-regelverket (BSL) for norsk luftrom.

Forsamlingen fikk se en detaljert tidsplan som også inkluderer workshops, der stakeholders kan få komme med innspill. NFF vil følge denne prosessen og søke å komme med innspill til Luftfartstilsynet om vi finner det nødvendig.

Mindre enn 150 kilo. Regelverket vil regulere operasjoner med UAS-systemer med en startvekt mindre enn 150 kilo. Tyngre systemer skal reguleres av EASA. Planen la opp til at regelverket skal tre i kraft ultimo 2011. Et svensk regelverk ble tatt i bruk fra 1. desember.

I korte trekk vil det ikke bli flyging utenfor segregert luftrom utenom operasjoner


innenfor visuell rekkevidde fra bakkeoperatør i uregulert luftrom. (Visual line of sight, VLOS). Integreerte operasjoner med UAS i kontrollert luftrom på lik linje med bemannede luftfartøy er fortsatt et stykke unna.

Det er merkbar forskjell på tidshorison-ten UAS-industrien ser for seg, der teknologi vil tillate gjennomsliktig integrering av UAS i luftrommet, og den tidshorison-ten andre aktører innen ATM ser for seg.

Utdanning? Luftfartsskolen på Torp presenterte et forslag til opplegg for utdanning av UAS-operatører, differensiert etter hva slags type operasjoner og hvilken klasse UAS det er snakk om. Dette opplegget var i stor grad basert på innholdet i PPL-, CPL- og ATPL-utdannelsene som tilbys piloter i dag.

Et nytt prosjekt som har kommet på banen, er å bruke Røros-området som test-område for UAS-flyging. Forsamlingen ble vist et forslag til treningsområde for lette UAS inne i Røros CTR. Fremtidige tanker om bruk av forsvarets TEAK3-områder ved hjelp av sammenbindingskorridorer ble også presentert. Det fremgikk ikke av presentasjonen hvordan samtidighet med konvensjonell flytrafikk skal håndteres.

Under oppsummeringen etter konferansen tok Jan-Gunnar Pedersen, leder ATM fagstab, ordet. Han bemerket at kun én aktør hadde tatt opp ATM-integrering i sitt innlegg. Videre bemerket han at det var tegn på useriøsitet innen UAS-miljøet og at det var behov for å ta flysikkerhet alvorlig om man ønsker å bli en del av luftfartsmiljøet. Luftfarten overlever kun på godt sikkerhetsnivå, og nye medlemmer i luftfartsmiljøet må være seriøs og løsningsorienterte for å oppnå resultater.

 Tekst og foto: ANDERS FORSETH

RETURADRESSE:

Flygelederen
v/Terje Dahlseng Eide
Gjerdåsveien 12b
8010 Bodø

short approaches

Sjuk i UK

Dette er en beretning om å bli behandlet som et svin.

Ikke ville de komme inn med mat. Eller vann. Eller for å gjøre rent. Eller bytte håndklær. Eller noe som helst, egentlig. De ville ikke ha meg der.

Men de var redde. Reddere enn Nasse Nøff.

Å bli syk i disse svineinfluensatider er en eiendommelig opplevelse. Ikke minst i London, åpenbart. Aldri har vel en redaktør for et herværende magasin blitt så mye «respekt» til del, som da super-visor-kurset i Bournemouth plutselig ble til en ukes hotellisolat i London. Med reiseforbud.

Dr No ble tilkalt til rommet — forskriftsmessig i maske og hansker, selvsagt. Han målte feber, puls og blodtrykk og noterte plagene (vondt i huet, vondt i kroppen, sår hals, hoste, svimmelhet, ja det meste var i grunnen galt). Diagnosen var fryktelig: Svineinfluensa. Tatt på gefylen, ikke ved blodprøve.

Og skal si ryktet spredte seg fort på hotellet. Karantene. Smittefarlig. Hvorfor kom han hit? Idiotisk nordmann. Skal han smitte oss alle? Frykt. Pur frykt.

For å trille maten frem til døra inngikk maske og hansker. Man vet jo aldri. Jeg slapp selvsagt å signere på regningen, for de tok syltelabbenes fatt nedover korridoren så snart svinet åpnet døra (måtte betale til slutt, seff).

Da en stakkar — helt klart uvitende om det akutte pesttilfellet på rom 357 — holdt på å gå inn i smittens forgård med vannflaskene pasienten hadde bestilt, skrallet det fra en panisk kvinne-stemme nede i gangen:

«Don't go in there!!!!!!». Han behersket seg.

Men: Tamiflu virker. En arbeidsuke går «fort». Og alle ting har heldigvis sin slutt. 24 timer etter at man er feber- og symptomfri er man ikke lenger smittefarlig. Man får faktisk også reise med fly, ifølge Folkehelse. Som sagt, så gjort. Heathrow-Gardermoen sent fredag kveld. Gardermoen-Bodø lørdag morgen. Glede. Hjem.

Hva skjer så? Snø. Glatt. Drit. Holding, Evenes, mer holding, Tromsø. Nytt hotell. Dobbel drit. Men slapp å være på rommet. Hurra.



KONTINENTAL FROKOST... ..med nogo attåt. Ta deg en pille.



FERSKET. Et sjeldent glimt av menneske, i det karen fra room service løper avgårde etter å ha plassert tralla med middag utenfor rommet.



SOS DOCTORS DIRECT LIMITED

MEDICAL CERTIFICATE

I CERTIFY THAT (Mr/Mrs/Ms) TERJE EIDE

Was seen and examined on (date) 23rd Nov 2009

I confirm that he/she is suffering from Influenza

* Is not fit to travel / fly / study / perform. *Delete as appropriate

He/she has been advised that he/she will be fit to travel / fly / study / perform after / on: 28th Nov 2009
(state period in days or weeks, or give anticipated date)

Signed: [Signature]

Print name: Dr NARSIH SOON

Date: 23rd Nov 2009

MISS PIGGY: Ingen spøk å ha influensa i disse svinetider. Et ytterligere spark i midtregionen kommer når legen klassifiserer pasienten som Ms.

SVINDÅRLIG. I alle fall kledelig (?) selvmedlidende. Selvportrett fra rom 357.