



HELIKOPTER SERVICE A.S



Service med garanti • Safety and on time

Helikopter Service – en luftfatskrønike.....

Av



HS' logo – 1956 til 1982

Selskapets historie er godt dokumentert. Spesielt godt egnet til research er boka "Start Rotoren" av Jan-Petter Helgesen, utgitt i 1991. Undertegnede har vært med fra 1.11.-76 til jeg fylte 60 år den 22.7.05. Det er fasen fra en fenomenal og heseblesende oppbygging av virksomheten, til en stabil, til dels stagnerende virksomhet under kanadiske eiere. Artikkelen bærer preg av at her er det mye som er selvopplevd. Oljeindustrien har gått i sykluser fra dyp pessimisme med tilhørende oppsigelser og permitteringer, til voldsom optimisme. Når dette skrives er oljeprisen på det høyeste noen sinne. Inntjeningen til for eksempel Statoil og Hydro er voldsom. Den norske stat tjener 1,3 milliarder om dagen på olja! Dette reflekteres dessverre ikke i bedret fortjenestemarginer i helikopterselskapene, ei heller i særlige investeringer i sikkerhet. Disse selskapene konkurrerer i et rikt, men allikevel fattig marked hvor det ikke gis ved dørene. Hardt press på helikopteroperatørene bidrar ikke til å fremme investering i sikkerhetsrelaterte tiltak. Men før jeg diskuterer dette, så vil jeg gå tilbake til 1952.....

Gamledager.....

Ettersom jeg var syv år på den tiden, husker jeg ikke mye av olympiaden i 1952, selv om den i hovedsak ble arrangert i mitt nærområde. En svenskregistrert Bell 47 D-1 demonstrerte sine egenskaper nær Holmenkollen. Til stede var Morten H. Hancke som da var en 30-årig økonom med juridisk bakgrunn. Hans virksomhet var på ingen måte luftfartsrelatert; han var ansatt ved salgsavdelingen i Norsk Auto AS i Oslo. Han så imidlertid muligheter for helikopteret, spesielt innen transportoppdrag i fjellheimen. Han fikk kontakt med helikopterprodusenter og fikk i 1952 agentur for Bell Helicopters gjennom det svenske Ostermann AB, selskapet som hadde demonstrert maskinen to år tidligere. Skipsreder Frithjof Tenvig og sønnen Jan F. Tenvig var interessert i helikopteret, og ville bidra til finansieringen. Aksjekapitalen var 15 000 kroner da Scancopter Service A/S ble etablert den 20. februar 1956 i følge denne meldingen fra Oslo handelsregister:

Stempelavgift kr. 325.—.
Til innførelse i handelsregistret anmeldes herved
Scancopter Service A/S
hvis formål er å drive utleie av helikopter og det som står i forbindelse med dette, deltagelse i andre selskaper, agenturvirksomhet, handel.
Aksjekapitalen er kr. 32 500.— fordelt på 65 aksjer à kr. 500.— fullt innbetalt og lydende på navn.
Vedtektene er av 20. februar 1956.
Selskapets forretningskontor er i Oslo.
Bekjentgjørelse til aksjonærene skjer ikke i offentlige tidender.
Aksjenes omsettelighet er begrenset idet de opprinnelige aksjonærene har fortrinnsrett.
Selskapets styre består av 2 til 5 medlemmer.
Selskapets firma tegnes av 2 styremedlemmer i forening.
Til styre er valgt:
Morten Huseby Hancke,
Thv. Erichsensvei 7, Oslo.
Gunnar Sønsteby, Asakvn, 3, Halden.
Jan Frithjof Tenvig,
Fritznersgt. 5, Oslo, formann.
Oslo, den 20. februar 1956.
**M. H. Hancke. Gunnar Sønsteby.
J. F. Tenvig.**
Registrert i dag.
Oslo handelsregister, 4/5 1956.

Navnet ble endret til Helikopter Service året etter. Maskinen var av samme type, altså glassboblen Bell 47D-1 med kjennetegn LN-ORA. Den første ansatte var sjefsflyger Kristian Hansteen Thoen som kom fra rederiet Melsom & Melsom hvor han fløy for Bristow i hvalfangstøymed. Thoen jobbet senere i Luftfartsverket, og ble deretter leder av helikopterskolen på Notodden.



1965 Skånevik

Foto: Kåre Lyngstad

Ar 1957 den 28. mars ble holdt ekstraordinær general-
forsamling i Scancopter Service A/S. Samtlige aksjonærer,
unntatt herr Erling S. Lorentzen som var forhindret fra å
møte, var personlig tilstede og vedtok lovlig innkallelse.

Der ble behandlet spørsmålet om forandring av selskapets
navn. Som nytt sådant ble enstemmig vedtatt

HELIKOPTER SERVICE A/S.

I overensstemmelse hermed ble det besluttet å forandre ved-
tektenes pgf. 1 således:

" Pgf. 1.

"Selskapets navn er Helikopter Service A/S."

Møtet hevet.

Gunnar Sønsteby

Gunnar Sønsteby

F. tenvig & Co. AS,

F. tenvig
Jan F. tenvig.

Arnt E. Hancke
Arnt E. Hancke

Jan F. tenvig
Jan F. tenvig.

Den første ruteflyging med helikopter i Skandinavia fant sted høsten 1958. Det var mellom Sola og Haugesund. Jan Norvald Johnstad var flyger. Allerede julaften samme år ble ruten lagt ned etter at økonomien i prosjektet var for dårlig.



Reinslakting

Foto: Kåre Lyngstad



LN-ORD, Bell 47J Ranger, nær Haraldstøtten ved Haugesund

Foto: Start Rotoren

Oppdragene sto ikke akkurat i kø, men etter intenst arbeide fikk en kontrakt med Oslo Lysverker og maskin nr. to ble bestilt. Det første lasteoppdrag med underhengende last med et sivilt helikopter fant sted ved Drammen sommeren 1956. Etter flere uhell på grunn av *"uvøren flyging og hasardiøs bruk av maskinene blant enkelte piloter"*, diskuterte en nedleggelse av selskapet i 1959. Flyger B. Hovden skriver i 1957: *"Peaky mountains and deep valleys, underpowered and lots of worries."* Jobben var utrolig utfordrende..... Selskapet hadde da 25 ansatte og 6 helikoptre. Driften ble besluttet opprettholdt. På det tidspunkt hadde Mørefly startet opp med to maskiner.

Hans Heen forteller:

TEKNISK VEDLIKEHOLD

Da Scancopter ble etablert i 1956 ble hele det tekniske vedlikehold satt bort til Widerøes Flyselskap AS som hadde sin hovedbase på Fornebu.

Opplæring av de første teknikere ble gjort ved Ostermanns Area i Stockholm som på dette tidspunkt var Skandinavisk agent for Bell Helicopter. De første teknikere som var direkte forbundet med tjenesten var formann Josef Jensen, Finn Elnes og Jan Olsen, sistnevnte sluttet året etter og gikk over til SAS.

Etter hver som flyparken økte ble det også tilsatt flere teknikere. Det er å bemerke at siden mesteparten av operasjonene foregikk i høyfjellet så ble alt vedlikehold inntil 300 timers inspeksjon utført utendørs og det i temperaturer ned mot – 30 grader C. For å muliggjøre oppstart av helikopteret vinterstid var vi nødt til å frakte med oss et varmeapparat som måtte oppbevares innendørs for å virke etter hensikten. Ofte måtte vi også tappe oljen av motoren og ta med denne å sette på radiatoren på rommet natten over, for så å fylle den på igjen like før oppstart.

Det var heller ikke sjelden at det oppsto feil på helikopteret ute i felten og at maskinen måtte forbli på stedet inntil nye deler ankom fra verkstedet på Fornebu.

Jeg kan selv huske jeg måtte skifte hovedgearboks ute i høyfjellet og at dette var en spasertur på 8 timer med en gearbox og verktøy i ryggsekken som veide ca. 70 kg. Heldigvis var man ung og sprek og visste ikke om noe annet.

Flyging med underhengende last var også noe som måtte læres. Tok man til eksempel bygningsplater og forsøkte å frakte dem på høykant, gikk det heller dårlig.

Luftstrømmen fra rotoren gjorde at platebunter begynte å rotere raskere og raskere og til slutt så man platene falle til jorden som flygende løv etter ganske kort tid.

Den første lastekroken som ble benyttet var en manuell seilflykrok. Lasten ble da stropet til en større ring som en kunne passere gjennom med karabinkroken og kauser på lasteutstyret. Til denne ringen ble de påsveiset en kjettinglignende løkke som igjen passet inn i seilflykroken.

Problemet her var at når man hadde en tung last som begynte å rotere, hadde løkken en tendens til å vri seg til et 8 tall og låse lasten til kroken. Når piloten så skulle utløse lasten satt han gjerne igjen med et avrevet utløserhåndtak og lasten fortsatt sikret til helikopteret.

Dette ble senere rettet på når vi fikk en lastekrok som både hadde manuell og elektrisk utløsning og var konstruert til bruken.

Det er en spesiell episode jeg alltid vil huske med den gamle lastekroken. W. Krabseth var flyger. Vi skulle fly inn reservestokker til kraftlinja mellom Lærdal og Årdal. Stokkene var kreosotbehandlet og ca. 15-20 m lange og veide opp mot 360 kg som var absolutt maksimum last for B477. Stokkene ble stropet opp i horisontal stilling da dette virket gir tilstrekkelig ground effekt for å muliggjøre take off. Avgangen gikk smertefritt og stokken roterte sakte

frem og tilbake under turen opp til slepp punktet. Plutselig ser jeg helikopteret komme sideveis ut fra landingspunktet og dette utvikler seg videre til at helikopteret henger under stokken for en stund. Så utrolig det en høres ut greier flyger å manøvrere slik at han igjen er over stokken og har kontroll på det hele. Tilbake på lasteplassen faller stokken til bakken og en ganske utkjørt flyger lander på plassen. Han viser meg et brukket utløserhåndtak gjennom bobla.

Høsten 1961 søkte jeg om permisjon for å gå på 3-årig ingeniørskole i Sverige da jeg begynner å bli lei all reisingen som er på mellom 250 til 320 dager i året. I skoleferien i -62 og -63 kommer jeg tilbake og er stasjonert på kraftlinjen mellom Forneboten og Skien og på grenseoppgang mellom Norge, Sverige og Finland. Begge feriene logger jeg ca. 1200 arbeidstimer over 2 ½ måned. Vanskelig å si at en var arbeidsledig.

I 1962 gikk selskapet til anskaffelse av 2 stk Augusta Bell 204B helikoptre. Disse var utstyrt med en RR Gnome turbin som utviklet 1100 HK. Lastekapasitet ca. 1200 kg. For å vedlikeholde disse helikoptrene rekrutterte Widerøe Flyselskap 3 teknikere fra SAS som hadde gassturbinerfaring fra Caravellen.

Det skulle vise seg at disse turbinene var meget ømfintlige for fremmedlegemer grunnet paksialkompressoren og luftinntakets utforming. Videre var også brennstoffkontrollen meget upålitelig og dette resulterte i at turbinene hadde mer tid på verkstedet enn i luftfartøyet. Høsten 1963 besluttet styret å skifte ut Gnometurbinene med Lycoming T53LIIA turbiner som hadde radialkompressor og var benyttet i de amerikanske KHIB helikoptre med meget godt resultat.



Motorskifte, Bykle i minus 30 grader

Foto: Via Kjell Bakkeli

Samtidig ble det besluttet at selskapet skulle si opp vedlikeholdskontrakten med Widerøes Flyselskap og etablere egen teknisk tjeneste med virkning fra 01.10.63. Lokaler ble leid av Fred Olsens Flyselskap.

Jeg ble anmodet av M.H. Hancke og Josef Jensen om å søke jobben som teknisk sjef for selskapet siden jeg bare hadde 6 måneder igjen av min ingeniørutdannelse, hvilket jeg gjorde. 01.06.64 tiltrådte jeg jobben, nøyaktig 8 år etter at jeg begynte å arbeid for selskapet.

De nye turbinene ble installert og fungerte meget bra. For ytterligere å øke 204ens performance ble det i 1965 skiftet fra 44ft til 48 ft hovedrotorblader. Dette ga en økning i luftfartøyets maks avgangsvekt på 800 Lbs til 900 Lbs. Nå var det virkelig blitt en arbeidshest som de kommende år var med på bygge mange av landets hovedkraftlinjer.

Senhøsten –65 gikk det rykter om at det var funnet olje i Nordsjøen og at det var planer om å begynne oljeboring. Jeg spurte M.H. Hancke om vi ikke skulle begynne å planlegge litt for denne aktiviteten i tilfelle vi skulle få en sjanse til å delta. Dette ble kontant avslått som eventyr.

I midten av april –66 begynte planene om å fly offshore å ta form og viseadm. Dir. W. Krabseth og meg selv reiste til Sola for å snakke med lufthavnsjefen om det var muligheter for lokaliteter til en eventuell operasjon ut fra lufthavnen. Denne hadde ikke mye tro på kommende operasjoner og at det eventuelt ville bare bli et lite blaff. Han anmodet oss derfor om å ta kontakt med flyvåpenet da de hadde ekstra fasiliteter på Forus som de hadde flyttet fra.

Sjefen for flyvåpenets forsyningstjeneste på Sola var Major Hverven og denne var villig til å stille med nødvendige fasiliteter.

Haakon Harholt forteller:

Jeg flyttet med familie til Tromsø i februar 1960 for å opprette stasjon Tromsø for Helikopter Service A/S. Agenten var firma Anders Aagaard A/S. Flygingen bestod for det meste av oppdrag for Norges Geografiske Oppmåling, Hæren ved Troms Landforsvar og Garnisonen i Sør Varanger. På den tiden hadde folk i Troms og Finmark ikke sett et helikopter, og derfor ble vi hjertelig velkommen hvor hen vi landet.

Så var det en dag jeg skulle lande i Vadsø med oberst Due, sjef for Troms Landforsvar. I det vi fløy over byen ble vi forfulgt på bakken av en skare av unger, og vi tenkte det verste. Plutselig fikk vi øye på en stor, rød murstensbygning omgitt av et høyt gjerde med et fint gressområde innenfor. Vi landet innenfor gjerdet og det viste seg senere at vi hadde landet i Finnmark Kretsfengsel. Vi ble hyggelig mottatt og ble invitert på kaffe og kaker. Det ble også tid til en omvisning i fengselet.

Vi var også det første helikopteret som landet på Nordkapp.

Helikopter Service A.s

TELEFON 41 02 60
etter kontortid 55 89 32
TELEPRINTER 10 41



POSTBOKS 802, OSLO
Telegramadr.: «NORCOPTER»
KONGENS GATE 6

FLYKONTORET FORNEBU 4478 90, LINJE 74

Oslo,
Oslo, 14/7 1962.

TIL FLYVERE.

Vi må meddele at vi nylig har hatt to havarier, nemlig LN-ORB på toppflyvning og LN-ORM under lasteflyvning. Til tross for at samtlige helikoptere er assurert, vil disse uhell koste oss ca. kr. 600.000.- i selvassurans og prisstigning på kr. 250.000.- for 204B, samtidig som vi sannsynligvis i all fremtid ikke vil kunne oppnå assuranse.

I tillegg kommer avbrekk og sannsynligvis også dalende tillit til helikoptere og vår organisasjon.

Vi finner det ikke nødvendig å kommentere nærmere hvilken situasjon vi nå er kommet opp i, men anmoder om at driftshåndboken og Luftfartsdirektoratets bestemmelser blir fulgt, benytte seg av tidligere erfaringer når det gjelder valg av laste- og losseplasser, lasteflyvning, toppflyvning, parkering osv., samt sund fornuft og logisk omdømme.

Vi mener at større havarier må kunne unngås hvis driftshåndbokens enkle bestemmelser blir fulgt, men vi må også kunne forlange at flyverne gjør bruk av sin vurderingsevne når situasjoner oppstår som ikke dekkes av driftshåndboken, og at en ny fremgangsmåte vurderes før den eventuelt benyttes - samtidig som dens konsekvenser for materiell og mennesker iaktas.

Med hilsen,
pr.pr. HELIKOPTER SERVICE A/S

M.H. Hancke

Kjell Rivelsrud forteller:

Da lyset gikk i Havøysund.

Har du hørt om lyseslukkeren i Havøysund?

Ikke det - Her kommer beretningen spesialformidlet til "Underliaposten's" trofaste lesere.

Det er høst i Finnmark, og vinteren har for lengst gjort sitt inntog.

Landskapet ligger snødekt, og lyser mot polarhimmelen. Temperaturen har falt til rundt 10 grader minus i løpet av natta, og jeg har svært lite lyst til å forlate det varme hotellrommet her i Alta denne vintermorgen. Det ville være så deilig å slippe i dag! - Vind og snøkov der ute.

Men - kunden, Betonmast, bryr seg ikke om det er 10 kuldegrader. Sommer eller vinter, de har et arbeid som skal gjøres, og nå er de avhengig av å få fraktet utstyret sitt inn over vidda. Det er her vi kommer inn i bildet med vår Bell 206 - Long Ranger.

Kalenderen viser 15. november 1981, og på en slik dag med gråvær og snø i lufta, er det kun 3-4 korte arbeidstimer her oppe. Tor Hansen og jeg har smurt nistepakke og ordnet med kaffe på termos. Vi biter tennene sammen, "hufser" oss rundt hotellveggen i nattemørket, og starter klargjøringen av maskinen.

Det har lagt seg 10 - 15 cm. snø på "kråka", heldigvis lett snø, men alt må fjernes før jeg kan starte opp.

Vi stavrer i snøen rundt maskinen, knepper av presenningen, og bruker lange koster til å fjerne snøen som har lagt seg på maskineriet i løpet av natta.

Hovedrotoren som ligger ca. 2,8 meter over bakken, er vanskeligst å nå.

Det er på slike dager jeg misunner SAS- Braathen- og Widerøeflygerne, som raskt kan løpe over "tarmack" og inn i en varm ventende cockpit.

Vel, alt har sin sjarm, og vi har våre, om ikke nettopp i dag.

Så er alt klart for Havøysund, og til tross for ei kald natt, lyster motoren perfekt på min "kommando". Det tar ca. 5 minutter å varmkjøre, og jeg kan vinke Tor inn for å sette seg ved siden av meg.

Har du sett et helikopter ta av i løssnø ei vinternatt?

Det er ganske fascinerende. Fokket står rundt maskinen, og helikopteret blir borte i snøkovet, mens vi som sitter inne i cockpit, blir blendet av snøkrystallene, som danser som sinte ildfluer, og kaster sitt reflekterende lys til bake.

For å vinne høyde så fort som mulig, løfter jeg helikopteret kjapt gjennom snøkovet, sender landingslyset forbi hotellhjørnet, og snart kan vi sette kursen nord over og ut Altafjorden.

Klokka har nå blitt 0830 denne onsdags morgenen, det er fortsatt temmelig mørkt rundt oss, og nå må kartet frem.

For bedre å kunne holde kontakten og å skille mellom hav og land flyr jeg over på østsiden av Altafjorden. Der er det lettere å orientere seg, og på denne måten holde klar av terrenget. Flyturen opp til Havøysund tar normalt 35 minutter, men nattemørket og noen værhindringer under veis gjør at vi lander i nærheten av fiskebrygga i Havøysund kl. 0925. Det er fortsatt ganske mørkt i Havøysund, og det dagslyset vi kunne ha bruk for, ligger godt syd for polarsirkelen denne morgenen.

Vel fremme i fiskeværet blir vi møtt av Betonmast sitt folk, som setter oss inn i jobben og flygingen som skal utføres.

Her er det ingen tid å miste.

Ved 1300 - 1330 tiden er nattemørket til bake, og da bør stolper, isolatorer og traverser vær fordelt langs linja. Jeg har utført hundrevis av tilsvarende operasjoner tidligere, så etter en rask rekognosering langs linjetrasseene, er transporten i gang.

Frem og til bake - frem og til bake etter nytt hiv. Gutta på bakken henger ikke etter, men har neste hivet klart, når jeg feier inn over lasteplassen igjen. Da klokka var blitt 1300, går operasjonen mot slutten.

Det gjenstår kun et hiv, som var klargjort, og dette skulle lengre frem langs linjetrasèen. Jeg var ikke helt "happy", med flyforholdene nå. Mer og mer fuktighet hadde kommet seilende inn over området, og dette gjorde at det ble mørkere, og forholdene var ikke de beste. Jeg bestemte meg imidlertid for å avslutte fix ferdig med hele jobben, det ville være så deilig å kunne ta kvelden på den måten. Jeg var ikke sikker på hvor hivet skulle plasseres, så derfor tok jeg med anleggsbasen som kjentmann. Med lasta hengende under, gikk turen like på sydsiden av Havøysund. Jeg kikker over til høyre, og ser byen skinne fra alle lysene. Det skal bli godt å bli ferdig, og få seg middag nå. Nista og kaffen var glemt.

Jeg følger linjetrasèen, basen peker ut mastepunktet, og jeg overflyr dette for å sjekke og kommer nå inn i fra motsatt kant. Vi nærmer oss, og jeg gjør klart til dropp. Den siste delen av innlegget går rett fram, og nå er vi like over bakken. Plutselig "napper" det kraftig i maskinen, og vi stuper frem over. Det gnistrer og lyner under helikopteret, og jeg slipper lasta i samme øyeblikk. "Svarte f...." skriker anleggsbasen, og tar seg til hodet, "jeg husket den ikke!" Mine første tanker som farer gjennom hodet - Hva var det som skjedde? Er jeg fortsatt i stand til å manøvrere? Etter noen svinger, synes alt OK. Vi inspiserer fra lufta det som har skjedd. Masta sto litt på skeive, og ledningene hang og slang etter sammenstøtet. Det viste seg at det kom en kraftledning i et langt spenn bratt ned fra fjellet og vinkelrett inn på den masta der jeg skulle levere hivet. Ledningene kortsluttet i samme øyeblikk som jeg traff, og det var flaks at jeg fikk droppet lasta så fort. Jeg gjorde en sving mot Havøysund, og nå hadde nattermørket virkelig lagt seg over byen. Jeg så det blafre fra stearinlys og lommelykter, mens gamlehjemmet fikk testet nødagregatet sitt, og det gikk ikke lenge før de gamle hadde lyset til bake. Havøysund i vintermørke uten strøm og lys er ett "betagende skue", og særlig når du vet at det er du som er årsaken til det hele. Nå var det på høy tid for å ta kvelden!

Hva gjør man så etter en slik fadese - hvorledes rydde opp i katastrofen? Anleggsbasen og jeg innkalte straks E-verksjefen til "konferanse", som viste seg å være en sindig rolig finnmarking, som nok hadde "vært ute ei vinternatt før" - Dette var bra for oss! Han kunne fortelle at han allerede hadde sendt av gårde to mann på snøscooter de ca. 3 kilometerne det var ned til nærmeste strømbryter på systemet. Han forutså ganske riktig at det ikke var flyvær til denne befaringen, og mens vi sitter og prater inne på hotellet, kom strømmen til bake. Jeg kunne puste ut, ingen store skader på strømtilførselen til Havøysund denne dagen, og heller ingen skader på helikopter eller mannskap.

Vel - så var det den offisielle håndteringen av det inntrufne. Jeg var lite lysten på rapportskriving, og forslo at jeg kunne fly nytt utstyr dagen derpå gratis frem til mastepunktet. Annleggsbasen, som nok følte at han var medansvarlig, syntes ideen var god, og han skulle skaffe nytt anleggsutstyr.

Jeg spurte E-verksjefen om han hadde fått mange telefoner fra folket i byen. Han kunne fortelle at noen hadde det nok vært, men selv om han hadde mistanken rettet mot oss, så hadde han forløpig ikke sagt dette.

Han lovte å "spinne inn en nødløgn", og således berget vi all oppmerksomhet rundt episoden, og gikk klar alle aviser.

Min håndtering av episoden var nok ikke helt etter boka, og jeg må innrømme at jeg kjøpte og sjekket Finnmark Arbeiderblad dagen derpå.

Everkssjefen holdt ord, og den dag i dag er jeg ikke sikker på om våre sjefer i Helikopter Service kjenner til denne historien.

Det ble sen middag på oss denne kvelden.

Klokka hadde passert 2400, da jeg fant bryteren over senga, og nattemørket la seg plutselig men kontrollert over hotellrommet.

Hans Heen ble ansatt som teknisk sjef i 1957, samme år som flyger Jan N. Johnstad. Jan Linderud kom via Widerøe i 1962 samtidig med Michael Boxill som kom fra Luftforsvaret. De to første flygerne med sivil utdanning i Norge, William Krabseth og Kristen Andersen ble ansatt i 1957. Basen på Flesland ble opprettet i 1958 og basen på Sola, nærmere bestemt på Forus, i 1965.

År 1966 den 3. mai ble avholdt styremøte på selskapets kontor.

Tilstede var F. Tenvig, Jan F. Tenvig og M. H. Hancke.

Til behandling forelå:

1. Det ble besluttet å utnevne vår dyktige flyver Michael Boxill til sjef for stasjonen i Stavanger.
2. Det ble besluttet å akseptere kontraktsforslag - Agreement mellom Esso Exploration Norway Inc. og Helikopter Service A/S og undertegne kontrakten dags dato.

Veldig mye av virksomheten foregikk til fjells for kraftselskapene. Basen på Sola hadde to ansatte, Jan E. Linderud som mekaniker og Øystein Herstad som flyger. Luftfartsverket var lite lystne på å ha denne trafikken på Sola. De mente forøvrig at virksomheten ville bli av kort varighet.

Jan E. Linderud forteller:

STASJON BODØ OG STASJON TROMSØ

Stasjonen i Bodø ble opprettet i 1958. Flyger Hans Solberg var ansatt den sommeren som stasjonssjef. Det ble opprettet kontor hos Skipsreder Erling Sandnes og Harry Hansen som var skipsmegler, ble agent og kontakt mann for virksomheten i Nord-Norge. Senere ble det også opprettet ytterligere en base i Tromsø med tilhold hos Widerøe på Skattøra, og agent her ble meglerfirmaet Anders Aagaard med Magnus Nilsen som kontaktperson. I Bodø hadde Hans Solberg greid å få til en avtale med Støttevingen, så vi hadde tilhold hos de.

Finn Elnæs var mekaniker på basen, og ble senere avløst av Harald Kjennerud, til jeg ble stasjonert der fra sommeren -62. Samme året ble Mike Boxill ansatt med base der. Til Tromsø

kom Haakon Harholt i -61 og mekaniker Kåre Rød fikk base der frem til -63. Haakon ble senere avløst av Finn Smedbold.

Sommeraktivitetene var hovedsakelig fordelt på 2 hovedkunder i årene jeg var der, nemlig NGO (Norges Geografiske Oppmåling) og FFS (Forsvarets Fellessamband). I tillegg hadde vi masse mindre oppdrag for kommuner og kraftselskaper, private i forbindelse med hyttebygging, og vi hadde en "frivillig" beredskap for ambulanseflyging. Utover dette fløy vi på alle NATO-øvelser i Nord-Norge, og vinterforsyninger til alle grensevaksstasjonene tilhørende Garnisonen i Kirkenes. Men vinterperioden var relativt rolige. På den tiden var enda ikke UH1-B skvadronen opprettet på Bardufoss.

Første militærøvelse jeg var med på der oppe, foregikk i området mellom Bjerkvik og Fjeldsund, med en hovedbase der hvor Evenes Flyplass ligger i dag. Vi deltok med 2 Bell 47J, og hadde base på Gratangen Turisthotell. Flygere var Haakon Harholt og Bjarne Hammer, mekaniker Guldbrand Ruud og jeg. Ferdig med første dag og på vei tilbake til Gratangen, kom tåke veltende inn. Haakon gikk lavere og lavere, og heldigvis fant vi riksveien opp mot hotellet. Haakon hovret i busshøyde, høyere kunne en ikke gå for da forsvant veien. Etter en stund oppover veien fant vi ut at vi måtte ha passert hotellet, det lå jo 20 meter fra veien. Hovret sakte nedover igjen og Haakon oppdaget noe som lignet på det jorde på nedsiden av veien. Der fikk vi prøve å finne en plass egnet for å lande. Haakon ropte (vi hadde ikke noen intercom den gangen) at jeg fikk klatre ut å legge meg på høyre pontongen og signalisere om det var klart på høyre side, så ville han ta venstre siden. Jo da, vi fikk landet trygt. Men mindre enn en 1/2 meter utenfor rotorbladet stod ei solid bjørk. Den hadde vi ikke sett i tåka. Jeg var uerfaren og trodde dette var slik en måtte forvente ved uteoperasjoner. Haakon lo. Det ble ikke mer tåke. Resten av dagen fikk vi parkert på plassen utenfor hotellet.

Finn Smedbold og jeg hadde vært i Kirkenes og fløyet for Garnisonen. En fin høstdag var vi på vei tilbake til Tromsø. På vei over fjellet fra Varangerbotn til Lakselv, måtte Finn tre av på naturens vegne. Vi landet på ei fin molte-myr, og Finn ut for å kneppe ned. Der dukket det opp multeplukkere. Langt inne på vidda. Kilometervis fra nærmeste vei. Det var bare å kneppe på igjen, starte opp og fly videre med uforrettet sak. Gjorde et nytt forsøk etter å ha passert Rastigaissa, et av de høyeste punktene i hele Finnmark. Tror du ikke det samme skjedde igjen. Ny oppstart, og måtte bare fortsette til Lakselv. Der fikk Finn hastverk etter landing, han rakk inn i Terminalbygget og det gikk bra denne gangen. Resten av turen tilbake til Tromsø gikk "smertefritt".

Var på vinterøvelse på Bardufoss i.f.m. en Nato-øvelse. For første gang kunne vi også stille med en Bell 204B, storhelikopteret var kommet til HS og Norge. Bl.a. skulle det flys ut portable radiostasjoner og en skulle plasseres på fjellet Høggumpen. Bjarne Hammer fløy. Han ble vinket inn av en norsk offiser som også skulle hekte på lastenettet med radiostasjonen, men da så ikke Bjarne mer til ham, og løftet opp, tok av og fløy opp på fjellet. Da han satte ned lasten, kom en offiser løpende fram og vinket han ned for å lande. Bjarne syntes han dro kjensel på mannen. Og det stemte. Det var samme offiser som hadde hektet på lasten. Han var utstyrt med komager, og da han hektet på lasten, hadde han greid å bli hengende fast i lastenettet med tuppen på komagen. Da han endelig kom løs, hadde Bjarne allerede løftet lasten av bakken og offiseren fant det tryggere å klatre opp i nettet enn slippe seg ned på bakken. Det ble en kald tur sa han, men alt endte jo godt.



Vinteroperasjoner med 204B

Foto via Kjell Bakkeli

Sommeren -63 var vi for NGO kommet opp til Tromsø i forbindelse med grensemerking, og bodde på Holdt Turisthotell, hvor veien tar av opp mot Dividalen Nasjonalpark. På morgenen ble personellet fra NGO fløyet ut. Deretter flyttet på midt på dagen, og så hentet inn igjen på kvelden. Mellom disse øktene hadde vi fri stort sett, og ofte fløy vi inn til utilgjengelige fiskevann med de fineste utgaver av røye og ørret. Vi var jo midt i "villmarkens eldorado". En dag hadde vi fått så mye fin fisk, at det var nok til hele Turisthotellets gjester, og vertinnen/eieren ble overrakt fangsten. Vi ble senere fortalt (og erfarte etter dette) at hun var meget sparsommelig, ja ganske gjerrig. Det var den eneste dagen vi fikk dessert. En isbit på størrelse med en fyrstikkeske. Og, vi måtte betale for middagen den dagen også. Det inngikk i fastprisavtalen vi hadde fått for de fjorten dagene vi bodde der.

Mike og jeg var en gang på Arnøya nord for Lyngensfjorden, faktisk på det stedet hvor Jan Baalsrud ble angitt og måtte stikke i fra og svømte fra tyskerne, hvor det ble bygget en linkstasjon. Men været var for dårlig med skydekke lavere enn toppen, så det var bare å vente. Vi ble da invitert hjem til den lokale kontaktmann og ble budt på mat. Må skjønne, vi kunne ikke være der uten mat. Mange år senere skjønte vi hvor Arthur Arntsen fant sine modeller Oluf og hu Emma. Vi ble bedt inn i finstua. Det var ikke ofte hun fikk luftbårne gjester. Hun hadde laget til de lekreste smørbrød, et stort fat, sikkert nok til 10 mennesker. Det smakte fortreffelig. Matronen stod og ruvet i døren til kjøkkenet, gubben sjøl sa han hadde spist, så vær så god. Jevnt, men kanskje 1 minutts intervall, lød det fra fruene i døråpningen: "Nå må dokk spis gutta". Vi greide å gjøre et rimelig godt innhugg på fatet. Da kom hu Emma, tok fatet og ut på kjøkkenet. Straks var hun tilbake med nyoppfylt fat. Fra da av var ordren klar og kortfattet: "Spis, gutta". Ti slutt ba vi oss unnskyldt, vi greide ikke mer. Emma tok fatet, ut på kjøkkenet igjen og inn kom hun med et stort kakefat. Riktignok er vi kakemonser begge to,

men grensen var nådd. Vi sa at været ikke ble bedre den dagen og at vi måtte tilbake til Tromsø. Takk for mat og på gjensyn. Det ble ikke vårt lodd å fly mer transport på Arnøya.

Det første linjestrekket med helikopter ble foretatt i Gildeskål sør for Bodø. NATO skulle bygge et lavfrekvent radiosamband for kommunikasjon med ubåter i neddykket tilstand i Atlanteren og for dette trengte de også en spesiell antenne som skulle monteres mellom to fjelltopper over en bukt på stedet. Vi bodde på den ene gården som var der. Vegforbindelse var det den gangen ikke, så de to barna der var ukependlere fra de begynte i folkeskolen. De periodene vi holdt på å fly transport der, fløy Mike ungene til og fra skolen på daglig basis slik at de kunne bo hjemme. Gjett om de var skolens helter. Fløyet til og fra skolen med helikopter daglig.

Da antennefundamentene var ferdig, skulle antennewiren trekkes. Til dette hadde de et harpunlignende gevær som skulle skyte ut en nylon line. Deretter skulle de trekke wire av økende dimensjon til de fikk en kraftig nok til å dra antennewiren. Det samme skulle skje fra begge toppene og ned mot fjorden. Dette ble fullstendig mislykket. Det var tross alt noen hundre meter ned fra toppene. Mike mente vi kunne gjøre noe med helikopteret. Vi heftet av døren på ene siden. Jeg godt festet og med spenntak ut på flottøren, og Mike flott hovrende nedover fra toppen, kunne vi dra ned en ganske solid wire fra begge toppene. Når de først var nede, var problemet deres løst. De hadde spart mange dagers trekking.

Filmoppdrag for "Utvandrerne" med Max von Südow. En sekvens av denne filmen, da utvandrerbåten i forrykende vær skulle runde Kapp Horn, ble innspilt ved Mistfjorden nord for Bodø og på Røst: Mirish Picture Corp. Fra Hollywood stod for filmingen, og de brakte med seg en gyrostyrt plattform som fotografen satt på og med kamera festet i en bøyle fra samme plattform, og med innfesting som passet til standardfester i gulvet på Bell 47J. Dette hadde de gjort før i California. Alt virket slik det skulle. Døren på høyre side måtte tas av, og fotografen satt med bena ut på flottøren. Det de ikke hadde tatt i betraktning i planleggingen, var at dette foregikk i Bodø i februar. At fotografen ikke førs i hjel, var vel bare et under. Etter hver tur måtte han nærmest bæres inn og tines. Men det ble filmsekvenser av det, og alle var skikkelig fornøyd da de kunne si oppdraget var fullført. Men sekvensen på Røst gjenstod. De trengte noen scener med dårlig vær. Den dagen vi fløy ut, og de kom etter med båt, var Vestfjorden blank og nydelig. Men fra neste dag satte skitværet inn. Vi bodde på Sjømannsheimen, et religiøst sted den tiden og ingen form for alkohol ble servert. Men amerikanerne hadde jo proviantert før båtturen ut fra Bodø. Været som satte inn var så ille at vi ikke fikk gå utendørs på 4 dager. Bestyreren fant også ut at i slikt vær kom ingen nye gjester, så amerikanerne fikk lov å nyte medbrakt på rommene. Da dette tok slutt, ble vær-situasjonen slik at en kunne bevege seg ute igjen. LN-ORG hadde dagene stått tjoret mellom to flaggstenger. Nå kunne det flys og filmes igjen, og de siste scener ble unnagjort.

Ambulanseflyging var og er en tøff operasjon. Mer spesiell den gangen kanskje, med en Bell 47J. Med boble-dører påmontert, kunne en i teorien få med to bærer plassert på tvers. I praksis en bære og et spesialsete over båren. Setet var beregnet på lege eller pleier som kunne ivareta pasienten. Problemet var bare at når vi ble utkalt, hadde ikke sykehuset personell tilgjengelig for denne tjenesten. Det var jo den lokale lege som hadde rekvirert helikoptertransport, og han kunne ikke følge pasient til sykehus. Som regel ble også dette en av mekanikerens gjøremål, og det ble en del tøffe turer med syke, skadde og nær fødende med komplikasjoner en måtte ta hånd om på beste måte.

Selv i det første året med Redningstjenesten for Justisdept. I perioden 70-73 med S61, var situasjonen tilnærmet den samme. Til slutt fikk vi innvilget kostnader for førstehjelpskurs og livredning. Det hendte også vi måtte sette beroligende eller smertestillende sprøyter. I slike tilfeller under instruksjon av lege over radiosambandet.

Kjell Rivelsrud forteller:

Jeg sitter og blar i gamle fly- og helikopter loggbøker, og finner mye interessant lesning. Selvopplevde erfaringer gjennom nesten 50 år, og når jeg tar for meg bøkene, "passerer Norge i revy" stedsnavn - flott natur - og skiftende årstider.

Jeg har mange opplevelser fra mine første flyvinger i 1955 til den siste turen jeg gjorde med - Helikopter Service's Bell 214 LN-OSG fra Åsen i Nord Trøndelag og inn til Værnes: Det kan kanskje være interessant lesning for mange.

I logg bok nr. 2 blar jeg meg frem til 11. september 1964.

Her finner jeg frem til transportoppdrag Ålfoten.

Denne dagen ble for meg helt spesiell, og jeg skal her gjennfortelle hva jeg opplevde, men før dere får historien, vil jeg gi noen generelle betraktninger:

Vi har alle opplevelser gjennom livet, som vi i ettertid føler at skjebnen kanskje har vært med og gi oss en "ledestjerne"

Hva var årsaken til at tingene endte som de gjorde?

Som helikopter flyger kom jeg bort i mange episoder som gjorde at denne tanken har streift mer enn en gang.

Ålfoten 11.9.1964.

En fin høstdag, og jeg startet tidlig morgen fra Grotli, hvor jeg hadde overnattet.

Ålfoten ligger på Nord-Vestlandet inneklemt mellom fjorder og bratte fjell i Bremanger kommune.

Oppdraget var å fly 4 glasiologer opp på Ålfotbreen, hvor disse skulle utføre målinger for eventuelle fremtidige kraftutbygginger.

Jeg fløy det mest avanserte helikopteret Helikopter Service disponerte på denne tiden, en Bell 47, LN-ORO, "Bobla" som også er kjent fra TV-serien MASH.

Jeg landet Ålfoten ved 9 tiden, hvor oppdragsgiverne sto og ventet.

Det var sendt frem drivstoff til stedet, maskinen ble fylt og de nødvendige orienteringene ble gitt til passasjerene. Maskinisten, Kåre Rød, foretok de nødvendige innspeksjonene av helikopteret, og etter å ha sendt oss til fjells, kunne han slappe av i det fine høstværet.

Glasiologene arbeidet to og to. De skulle ned på forskjellige punkter rundt breen, hvor målingene ble gjort. Straks det ene laget var plassert, fløy jeg over til de andre, for å plassere disse på et nytt forutbestemt punkt. Det ble mye "hopp og stopp", også venting, til målingene var ferdige, og inn i mellom var jeg nede ved "basen" i Ålfoten, for å fylle drivstoff, og supplere forskjellig utstyr til mannskapet inn på breen.

LN-ORO var som antydnet ikke av det mest avanserte innen luftfarten, men fuelmåler var det om bord.

Denne var av "Willy's jeep type" men jeg mente at jeg ikke hadde grunn til å tvile på annet enn at den viste riktig.

I løpet av formiddagen hadde det blitt mange forflyttinger.

På grunn av alle "hopp og stopp" var det vanskelig å beregne drivstofforbruket i forhold til flytiden, men det begynte å snike seg inn en følelse av at noe var galt med fuelmåleren. Selv om måleren viste 1/4 tank, fant jeg nå ut at det var på tide å stikke ned til Kåre, la han få en orientering om det som foregikk på breen og fylle drivstoff igjen. Jeg rapporterte også til glasiologene, og satte kursen nordover og ut brepartiet. Etter å ha forlatt breplataet, gikk naturen over i røft, steinete terreng, og etter hvert kom fjorden til syne lengre mot nord. I det fine høstværret kunne jeg fryde meg over fine flyforhold og flott natur, men stemningen varte ikke lenge.

I ca 800 meters høyde og like før fjellet stupte bratt mot fjorden lengre der nede, slo motoren plutselig noen fuskeslag, men tok seg inn igjen. Jeg bråvåknet fra mine naturopplevelser, og fikk straks annet å tenke på. Hva var det? Like etter slo motoren de siste slagene, og så ble alt stille bak ryggen min. Jeg "hufset" meg frem på setet, for å få best mulig oversikt over terrenget. Motoren var og ble død, og ned over bar det for "full peising" Jeg kunne bare høre lyden fra rotorbladene som flappet i lufta.

FULL AUTOROTASJON!

Det vil si å kunne bringe maskinen ned på bakken uten motor. Men her var gode råd dyre - bakken besto av et stupbratt heng med bare kjempestore steiner. Jeg var nå heldigvis kommet så langt ut, at selv om jeg hadde en vanvittig gjennomsynking, så falt terrenget like fort, og som gjorde at jeg øynet et håp om ei lita flat sandstrand der nede, som jeg kunne berge meg inn på. Det er lite med strender i Ålfoten, og der jeg trang den som mest, der fantes den ikke, og jeg gjorde meg faktisk klar for å sette maskinen i sjøen. Terrenget falt brått ned og endte rett i sjøen. I høyresvingen jeg la inn i denne autorotasjonen, oppdaget jeg plutselig en ørliten flekk med noe glissen vegetasjon. Jeg vrent helikoptert kraftig mot høyre, og får manøvrert inn i tretopp høyde. Den siste veien inn og ned ble foretatt vertikalt inn mellom bjørketrær og kratt, og helikopteret spjæret en gammel råttentrestubbe som bunnpanna tredde seg ned over. Det flagret i bjørkeriset og i buskene rundt meg på alle kanter, men uten at maskinen var borte i noe av dette. Da alt kom til ro, ble jeg nok sittende noen minutter og puste tungt. Etter hvert som jeg kom til sans og samling karret jeg meg ut, og fikk tatt de første inspeksjonene.

*Tenke seg til - ikke en skramme på hverken helikopter eller flyger!
Jeg plukket frem signalpistolen og fyrte av et par signalskudd for å varsle Kåre. Etter en halv time kom han andpusten oppover, og han var like glad som meg, da han forsto at alt hadde gått bra. Kåre dro ned til basen, hentet opp to jerrykanner med fuel, som vi fylte på, og jeg kunne "løfte" maskinen ut av den vanvittig trange plassen. Jeg måtte være ytterst forsiktig på vei ut, så jeg ikke kom bort i kvister og vegetasjon som jeg hadde rundt på alle kanter.*

Det hele ble naturligvis behørig rapportert, og kolleger som i ettertid hadde anledning til å befare Rivelstruds private landingsplass, nektet å tro at det var mulig å komme inn med helikopter på et så trangt område.

Det er også værdt å bemerke, at det varte ikke lenge etter denne episoden, at alle maskinene til Helikopter Service ble utstyrt med "fuel low level" systemer.

De ansatte i 1965:

1.1.	ADRESSE- OG TELEFONLISTE.	21/10-65
	Direktør Morten H. Hancke, Bygdøy alle 51B, Oslo	444831
	Operasjonssjef William Kråbseth, Underhaugsvn. 3, Jar	531563
	Kontorsjef Tove Saastad, Underhaugsvn. 14, Jar	534414
	Flykontoret, Fornebu	447890 1.74 533079
	Flyvere:	
	Kjell R. Bakkeli, Oppegårdsvn. 14, Ski	861129
	Harholt Haakon, Holtegt. 29, Oslo	468561
	Andersen Kristen, Dragonvn. 39, Billingstad, Asker	785645
	Smedbold Finn, Nerkvornvn. 17, Brumundal, Hamar	41794
	Torp Sigurd, Hus 33, Konnerud, Drammen	847376
	Rivelsrud Kjell, Vestlia 4, Rygge Moss	4131
	Ytrestøl Eivind, Hus 3, Konnerud, Drammen	847387
	Estensen Roy, Nærby 8, Stangebrua p.o., Hamar	23242
	Lyngstad Kåre, Kjelsåsvn. 169, Oslo	232774
	Karlsen Per, Duevn. 12, Nøtterøy Tønsberg	21276
	Herstad Øystein, Granneskrossen pr. Stavanger	55504
	Tjetland Per, Brueland pr. Sandnes Stavanger	63949
	Johnstad Jan N., Ulsmågåsen 15, Nesttun pr. Bergen	73590
	Solberg Hans, Torvg. 36, Bodø	20601
	Boxill Michael, Fredensborgvn. 86, Bodø	20812
	Norsk Flyindustri, Fornebu (hangar)	533996 533990
	Mekanikere:	
	Heen Hans, Rådyrvn. 4, Halmstad, Ski	
	Jensen J., Hus 4, Nedre Bleiker, Asker	782819
	Wedvik Per, Drammensvn. 838, Asker	
	Elnæs Bjørn, Halsåsen 7C, Nesøya	542676
	Mellegård Sigurd, Bekkestuvn. 1B, Bekkestua	535211
	Larsen Aage, Gml. Ringeriksv. 8B, Stabekk	537931
	Pedersen Per, Oppsahltoppen 13B, Oslo	263050
	Johnsen Sverre, Fredensborgvn. 67, Bodø	23123
	Bergli Kolbjørn, H. Garborgsgt. 25A, Vakås, Asker	782740
	Skaalerud Arild, Granåsen 15, Hoslemarka	247437
	Linderud Jan, Austerått pr. Sandnes Stavanger	62114
	Listerud Per, Oberst Krusesv. 3, Jessheim	1335
	Bjørn Haug, Snarøyvn. 137, Snarøya	
	Rød Kåre, Bekkefareet, Lierskogen.	
	Mygland Torgrim, Åsvang, Algarheim, Jessheim	6674
	Ruud Gulbrand, Røykåsvn. 21, Lørenskog	702245
	Kjernerud Harald, Platåvn. 6, Lysaker	
	Jakobsen Jan-Hugo, Bombakken 4, Lysaker	531487
	Ranvik Tor, Åsvn. 2, Lysaker	536875
	Monsbakken Ragnar, Drammensvn. 427, Høvik	536412
	Engelstad Tolf, Linkevn. 100, Glaslum	
	Stensrud Georg, Asavn. 3, Jar	
	Holt Thor, Frederik Stangsgt. 5B, Oslo	550652
	Halvorsen Kai, Svingv. 2, Hønefoss.	
	Wenner Lasse, Hønen alle 9, Hønefoss.	
	Skasdammen Rolf, Stolpen, Lierskogen.	
	Nygård Henrik, Sofienberggt. 56, Oslo	672972
	Enger Aage R., Islandsgt. 14, Oslo.	
	Fornebu - sentral	447890
	SAS-sentral, Fornebu	441800

I 1966 flyttet en inn i en gammel tyskerbrakke på Forus som ble kalt Bangladesh. Den var i grunnen rivningsklar, men var i bruk helt til 1978 da vi flyttet inn i ny terminal/admin- og simulatorbygg på Forus. Forus var en viktig base for tyskerne under krigen.

60-tallet så nye muligheter, og flere maskiner ble kjøpt, bl.a. to Agustabygde Bell 204B med lisensbygde Rolls Royce Gnome motorer. Disse motorene var fulle av problemer og gjorde nesten kål på selskapet. Teknisk sjef Hans Heen rev seg i håret, og forbannet italienerne opp og ned!



Innlandet i 1969. Lasteinspektør Aage R. Enger, flyger Kjell Bakkeli og mekaniker Per Wedvik (Omkom 3.10.1990 i Alden ulykken)

Motorskifte til Avco Lycoming T53 skapte kassa, men viste seg å være en god investering. Erfaringen med turbinmotorer beredet grunnen for offshorevirksomheten som lå foran selskapet.

Ny æra

Esso Exploration satset på Nordsjøen og trengte maskiner for å fly oljearbeidere til- og fra installasjonen deres til havs. Seismikk indikerte at det kunne være forkastninger på havbunnen som kunne inneholde olje eller gass. Bristow Helicopters ville etablere seg i Norge, men Esso ville gjerne ha en norsk operatør. De sjekket Bergen Air Transport (BAT), men var ikke imponert av deres organisasjon. Esso hadde allerede forskuttert to S-61N og ventet på en norsk operatør som ville kjøpe disse. Hancke var i kontakt med finansinstitusjoner, men fikk en kald skulder. Det endte opp med et interesseselskap, IS, og som komandittselskap fra 1.1.1976, som skjøt inn kapital i de enkelte maskiner mot å dele avkastningen. Essos to maskiner ble dermed kjøpt, og kontrakt signert med HS 30.4.66. At dette skulle bli en gullgrube for disse investorene ante en ikke da. HS ble aksjeselskap i 1982, men først børsnotert i 1991. BAT fikk kontrakt med Amoco i 1967 og opererte en Aerospatiale Super Frelon med tre motorer. Denne hadde store tekniske problemer. Dette var i 1967. HS satset sterkt, og kjøpte ytterligere to S-61N i -67 og i -68. Dette førte til overkapasitet som ble benyttet til å etablere den første, organiserte redningstjeneste til havs, 5.3.1970.

Jan E. Linderud forteller:

”OVERRASKENDE” START FOR OFFSHORE-FLYGING 1966

Etter å ha hatt base i Bodø fra -62 til -65 ringte jeg med M.H.H. på nyåret i -65 for å høre om han hadde planer for å opprette en base i Stavanger. Dette relatert til at vi somrene -62 og -63 hadde hatt mye flyging i nord for NGO (Norges Geografiske Oppmåling) med grenseoppgang fra Nord-Trøndelag til Russergrensen på dagtid, og flyging for FFS (Forsvarets Felles Samband) på kveld- og natterstid med bygging av 5 nye sambandslinkstasjoner. (Midnattssol og lys hele tiden). Men i -64 var dette ferdig og ny kontrakt med varighet på 3 år for NVE var inngått for utbygging av høyspentlinje fra Dalen i Telemark over Bykle, Blåfjell, Førre, Suldal, Hylen, Sauda, Skånevik og til Husnes. Her fløy vi fra Bodø hele -64, så ved års-slutt etter 296 reisedøgn, tenkte jeg at Sola måtte være stedet de neste 2 år. Med enighet om dette fra M.H.H., Øystein Herstad og Per Tjetland bosatt her, kom vi flyttende hit før påske i -65. Nå hadde vi også fått avtale om reiseperioder på 3 uker, og en så fram til å få mer tid også med familie. Som våre 2 sønner sa da vi fortalte at sommeren det året skulle både mormor og morfar, farmor og farfar komme hit i ferien, lurte de på om også far skulle være hjemme i ferien.

Året -65 gikk som normalt, med hektisk aktivitet hele sommeren. Men innenlandsaktivitet var sesongbetong, så i oktober begynte det å stilne av. Vi bodde i leid hus på Sandnes, og det var bare for et år. Over nyttår i -66, begynte amerikanske oljeselskaper å avvertere etter hus og leiligheter i området, og tilbød leiepriser på minimum kr. 1.000,- pr. mnd. Dette var en 3-dobling av normalen på den tiden, og da bestemte vi oss for å bygge i stedet for videre leie. Vinter-sesongen var jo rolig, så den vanlige egeninnsatsen med å bygge grunnmur selv, så vi ikke som noe problem, for sesongen startet jo ikke før siste del av april og starten av mai. -66. At oljeselskapene skulle i gang med seismikk, gjaldt bare sjøgående aktiviteter. Noe snakk om bruk av helikopter var ikke i tankene eller nevnt, men viste seg senere å ha vært drøftet og det hadde vært ”hemmelige” møter om dette på kontoret i Oslo, men M.H.H. var meget skeptisk til dette og nærmest av slo tanken. De nødvendige enorme investeringer var vel mest skremmende.

Like før grunnmuren til huset var ferdig siste helgen i april, fikk vi et oppdrag for Lyse Kraft av varighet ca. 5 dager. Øystein Herstad og jeg fløy inn til Lysebotnen på søndag ettermiddag for å være klar til utflyging av mannskap mandag morgen. Nå var det smeltet

såpass i fjellet at sesongens mastebygging kunne komme i gang. Vi bodde på brakkeleiren i Lyse, og fløy full dag mandag og tirsdag. Da vi satt ved frokostbordet onsdag morgen, kom det telefon fra M.H.H. Straks vi var ferdig med utflyging av folk på morgenen, skulle Øystein fly meg ut til Sola hvor jeg skulle bli avløst. Vel hjemme på formiddagen skulle jeg ringe M.H.H. igjen. Jeg lurte på hva som nå skulle skje.

Fikk da beskjed fra William Krabseth om at jeg måtte bestille billett til Fornebu neste formiddag, da M.H.H. hadde avtalt møte på den Amerikanske Ambassade kl. 11. For hva ? Jo, vi skulle ha visum til USA. I forbindelse med hva ? HS hadde blitt "presset" til å inngå kontrakt med Esso for flyging i Nordsjøen. Etter besøket på ambassaden neste formiddag, skulle vi ha et møte på hovedkontoret, deretter skulle vi spise middag sammen. Det var Mike Boxill som var kommet ned fra Bodø, flygesjef Kjell Bakkeli, mekaniker Per Listerud og kontrollør Kai Halvorsen fra Fornebu. Fredag morgen skulle vi fly via København til New York. Der skulle vi møte Teknisk sjef Hans Heen som hadde vært hos Bell og på lørdag ta toget fra N.Y til Stratford i Connecticut hvor Sikorsky Aircraft ligger, og begynne på S-61 kurs mandag. Vi måtte belage oss på å bli der i drøye 2 måneder, og siden det på den tiden ikke fantes egne skip for transport av denne størrelse helikoptre, skulle de flys hjem fra Sikorsky.

Hva var vel problemet ? Jeg hadde jo mesteparten av onsdagen igjen til å ordne det en kunne med noen til å fullføre grunnmuren, byggmester om reisingen av huset, banken med hensyn til lån etc. etc. etc. Resten måtte overlates til min gode håndtlanger under grunnmursoppførelsen; Eva min kone. Og så prøve å forklare guttene at jeg kom til å bli borte en stund.

Det ble ganske nøyaktig 3 måneder. Etter ferry-fligheten med LN-ORH fra Connecticut via Montreal, Seven Islands, Shefferville, Fort Chimo, Frobisher Bay, Cape Dyer, Søndre Strømfjord, Angmagssalik, Reykjavik, Hofn, Færøyene og Shetland, ankom vi Forus 1. august. 2. august flyttet vi inn i nytt hus, så Eva hadde gjort en fantastisk jobb mens jeg var i Junaiten. Under oppholdet der borte var det forhandlet frem en avtale om leie av 1/3 av hangar 2 på Forus som ble vår hovedbase i mange år.

Mer om Sikorsky og hjemturen i en annen artikkel.

Ekofisk

Den første flyging til en offshore installasjon, Ocean Traveller, skjedde for Esso den 18.7.1966. Flygere var Kjell Bakkeli og Ed Mullins fra Sikorsky. Den 19.7. gikk den første crew change turen. Flygere var Kjell Bakkeli og Mike Boxill.



Flygesjef Kjell Bakkeli signerer kontrakt med Sikorsky den 28.6.66. Igor Sikorsky nr. 2 fra høyre.

Like før jul i 1969 rapporterte Mike Boxill at det brant en gassflamme på riggen Ocean Viking.



Ocean Viking boret de første brønnene på blokk 2/4



Ocean Viking har funnet Ekofisk feltet, desember 1969 Foto: Norsk Oljepionèr Klubb

Den lå på det som senere ble kalt Ekofisk feltet og boret for Phillips Petroleum Co. Feltet ble erklært drivverdig den 23.12.69. Nå økte aktiviteten raskt. Interntransporten, såkalt shuttle mellom plattformene ble utført med en Bell 47J Ranger. Dette var et dristig foretak, for ikke å

si dumdristig, i alle fall sett med dagens øyne. Skikkelig "trail blazer" virksomhet kan en si. Det var LN-ORD som var første maskin ut. Den ble tatt ut på en kranbåt fra Tananger. Den første flygingen ble utført av Haakon Harholt. Med seg hadde han mekaniker Engelstad. Kjell Bakkeli og Kristen Andersen var også involvert i dette foretaket. Maskinen er i dag på Teknisk Museum. I 1972 ble denne tjenesten utført med en ènmotors Bell 206 JetRanger. Seks nye Bell 212 ble bestilt for å betjene trafikken mellom plattformene.

Hans Heen forteller:

Avvæpning av stridsvogntroppen i 1971.

Det var en sen og kald høstmorgen på Forus at jeg skulle frakte passasjerene som skulle offshore fra Helikopter terminalen og til det hadde vi på den tiden en gammel Schøyen buss som ble benyttet.

Stridsvogntroppen som hadde ansvar for nærberedskapen til Sola Flystasjon var forlagt i en gammel tyskerbrakke rett syd for enden av Hangaren som vi benyttet. Da jeg kom kjørende nedover den gamle taksebanen oppdaget jeg at stridsvogntroppen drev sluttet orden eksersis på banen slakket jeg på farten og alle mann beveget seg ut til siden slik at jeg kunne passere i midten trodde jeg. Nedre del av frontruten var noe dugget fra nattens parkering slik at sikten ikke var helt hva den burde være. Idet jeg passerte soldatene følte jeg en voldsom akebrettliggende risting i bussen hvorpå jeg stoppet så snart som mulig. Da jeg var på vei ut av bussen møtte jeg en meget oppskaket sersjant som nesten dro meg til bakenden av bussen. På banen lå det 20 Garand geværer i 2 rekker som alle var kjørt over av den tunge bussen og geværpipene var bøyd og pekte i alle retninger. Så var det å melde seg for troppsjefen i brakken ved siden av og denne tok hendelsen så humoristisk at han nesten falt ut av stolen av latter.



Overtakelse av den første 212 i Fort Worth i 1976, Ivar Pettersen og Kjell Bakkeli +TinkerBell....

MELDING TIL FLYVERE NR.: 85/76

MELDING TIL MEKANIKERE NR.: 93/76

MELDING TIL DRE ANSATTE

Oslo, 1.11.1976
MHH/tsk

TAUSHETSPLIKT.

Vi har i den senere tid ad omveier og fra personer som er vårt firma uvedkommende, fått rede på interne saker av teknisk natur, og vi nevner f.eks. metall partikler i transmisjon, vanskeligheter med twin pac, vann i fuel, etc. etc.

Det som skjer innefor firmaets "firevegger" eller område, må behandles internt og ikke bringes til kjennskap for uvedkommende. Man har med andre ord taushetsplikt. (jfr. Taushetserklæring, samt fellesavtale).

At vi midlertidig har vanskeligheter med Bell 212 får være som det er, men det er ikke nødvendig å si til utenforstående at "Bell 212 er bare dritt".

Vi takker på forhånd for samarbeidet når det gjelder å holde tett om interne saker av enhver natur.

Med hilsen

ADMINISTRASJONEN

HS hadde etterhvert 12 212'er, hvorav tre kom gjennom fusjonen med Fred. Olsens *Offshore Helicopters*. Dette var forøvrig en merkelig sak. Statoil og samferdselsdepartementet forsøkte å tvinge HS til å samarbeide med OH, men selskapet måtte gi opp forsøket i 1976. Det fusjonerte med HS 1.10.1980. Under utbyggingen av Ekofisk i begynnelsen- og midten av 70-årene, fløy HS 780 000 passasjerer på ett år. Vi passerte 1 million passasjerer for 1977. Ekofisk var i flere år Norges nest største terminalområde med litt færre flybevegelser enn Fornebu. På ett år ble det ansatt 40 flygere! Vi hadde 20 S-61N i 1980!



Bell 212 på Ekofisk, antakelig Edda

Tor plattformen nær Ekofisk komplekset var mye brukt som bensinstasjon. Der fikk vi alltid upåklagelig service og nydestillert fuel, som de likte å kalle det. De laget sogar sin egen logo...



Mike Boxill, Ivar Pettersen Løge, Øyvind Mathisen, Øyvind Breda



Terje Berg Kjell Lyse

MELDING TIL FLYVERE NR. 74/76

MELDING TIL MEKANIKERE NR. 78/76

Oslo, 7. september 1976
EF/kdh

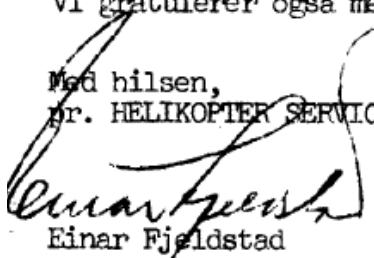
Utsjekk til kaptein Sikorsky S-61N.

Bell 212 - Skipper og stasjonssjef Flesland, Jan N. Johnstad har ved telefonhenvendelse til hovedkontoret idag meddelt at han ønsker følgende utsendt på egen melding til flyvere og mekanikere, og kungjort på dobbelt linjeavstand:

Bergenser fra Haugesund, veteran og stasjonsjef Flesland, kaptein Jan N. Johnstad, født 1.9. 1932, ble lørdag 21. august 1976, kl. 1200, sjekket ut som kaptein Sikorsky S-61N.

VI GRATULERER! (og beklager at denne melding først kommer ut idag).
Vi gratulerer også med bursdagen den 1. september!

Med hilsen,
fr. HELIKOPTER SERVICE A/S


Einar Fjeldstad

Ja, og så var det egen røykeavdeling ombord i S61N:

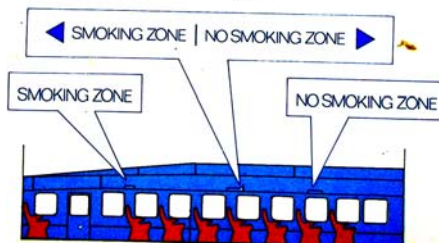
HELIKOPTER SERVICE AS 



TO ALL PASSENGERS Forus/March 1982

Please note:

The passenger cabin of the Sikorsky S-61N is divided into SMOKING and NO SMOKING zones. The forward part of the cabin is reserved for NON-smokers. We ask our passengers to kindly respect this arrangement.





S-61N på dekk Ekofisk Q 1977

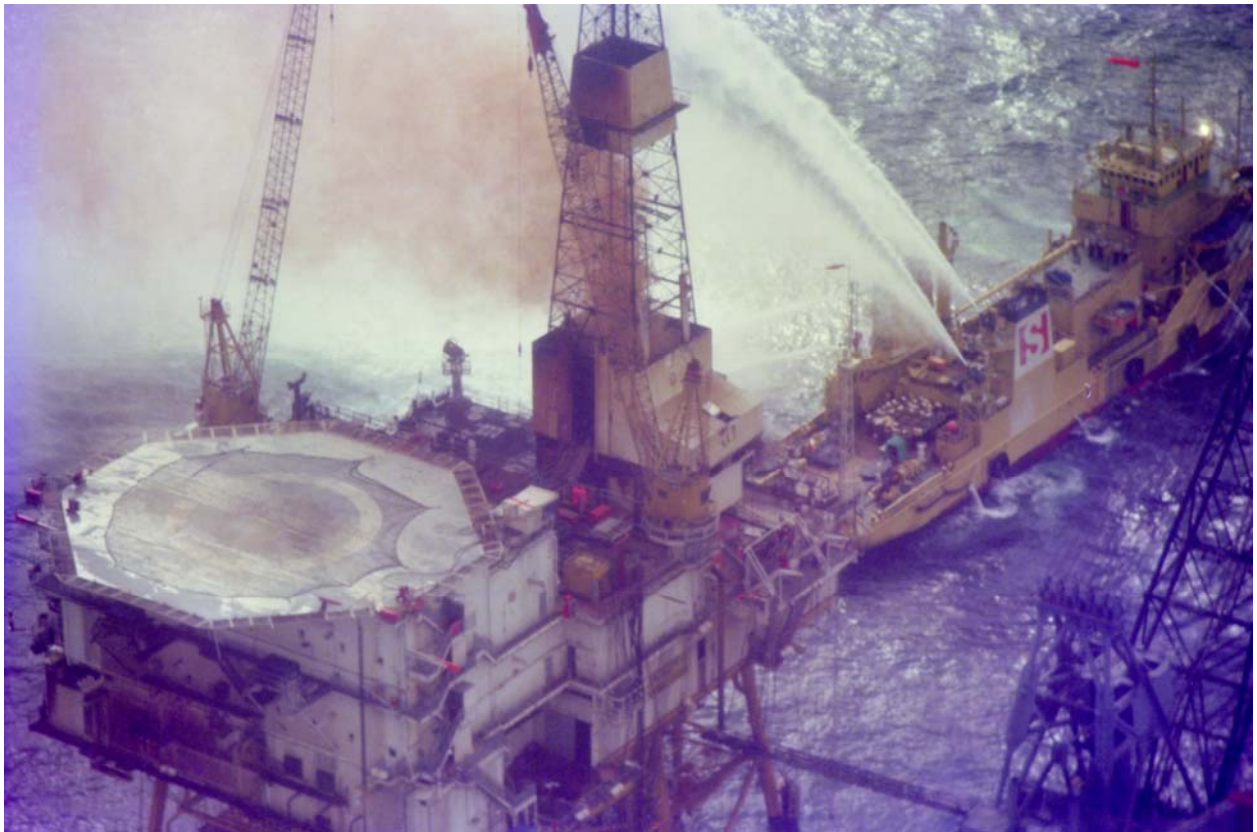
Foto: Helikopter Service News via Hans Gaarder

Ekofisk B utblåsningen

Den 23.4.77 sviktet en *blowout preventor* på Ekofisk B. Den første og største utblåsning i norsk sektor noensinne var et faktum. Undertegnede fløy to turer til området dagen etter.



Foto: P. Gram



Stolt Nilsens *Seaway Falcon* tynner ut råoljen før den treffer overflaten

Foto: P. Gram

Redningstjenesten

Sett i lys av dagens situasjon hvor valg av nytt redningshelikopter er rett rundt hjørnet, så er det verdt å nevne dette kapitlet innen norsk luftfart. Luftforsvaret har valgt å glemme denne historien.

Utdrag fra et styrereferat:

Etter at M.H. Hancke hadde konferert med ekspedisjonssjef Andreas Irgens i Justisdepartementet ble man enige om at tilbud til Utilities Helicopters, Australia ikke skulle sendes. Ekspedisjonssjef Andreas Irgens bekreftet at avtale om sjøredningstjenesten var i orden, under forutsetning av Stortingets godkjenning, hvilket han mente var helt sannsynlig.

Møtet hevet.

F. Tenvig


Jan F. Tenvig


M.H. Hancke

Vi OLAV, Norges Konge,

gjør vitterlig:

Stortinget blir innbudt til å gjøre følgende vedtak:

I.

Stortinget samtykker i:

At Justisdepartementet inngår avtale med Helikopter Service A/S om leie av 2 Sikorsky-61 N helikoptre til bruk for redningstjenesten, og til at departementet eventuelt foretar endringer i avtalen innenfor rammen av Stortingets vedtak.

II.

På statsbudsjettet for 1970 gis en tilleggsbevilgning under kap. 462. Andre politiformål ny post 24. Leie av redningshelikoptre, på kr. 6 000 000.

Tilråding fra Justisdepartementet ligger ved i avtrykk.

Gitt på Oslo slott 30. januar 1970.

Under Vår hånd og rikets segl

OLAV
(L. S.)

John Lyng

Finn Midtskaug

Tjenesten hadde døgnberedskap fra basene Forus ved Sola og Bodø fra 1.9.1970 og varte til 330 skvadron ble gjenopprettet med Sea King den 1.5.1973. Ingen turer ble avslått eller kansellert i disse årene. HS` personell reddet til sammen 42 personer fra den visse død, 279 ambulanseturer ble utført over- og fra land, mens det over sjø ble fløyet 32 turer. Videre ble det utført 253 leteaksjoner og 70 oppdrag i forebyggende assistanse. Dette er verdt å nevne siden Generalinspektøren for Luftforsvaret Gen. Tomas Colin Archer, har sagt at dersom redningstjenesten skal bli sivil, så bør en begynne å trene i Oslofjorden! Dette er dessverre en historieløshet som er gangbar innen flere kretser i Forsvaret, tildels også ved redningssentralene og i Forsvarskomiteen. At HS fikk stor oppmerksomhet i forbindelse med etablering av en sivil redningstjeneste på 90-tallet i Spania, er en annen side av samme sak. HS hadde ansvaret for Svalbardoperasjonene frem til 1996. Dette inkluderte SAR med det som til da var et av de mest avanserte maskinene i verden. Pr. d.d har HS SAR maskiner stasjonert på Ekofisk, Statfjord og på Oseberg.

Om samtykke til at Justisdepartementet inngår avtale med Helikopter Service A/S, Oslo, om rentefritt lån til anskaffelse av redningsheiser.

Vi OLAV, Norges Konge,

gjør vitterlig:

Stortinget blir innbudt til å gjøre følgende vedtak:

I

Stortinget samtykker i:

At Justisdepartementet inngår avtale med Helikopter Service A/S om rentefritt lån til anskaffelse av to redningsheiser til tre Sikorsky-61 N helikoptre, mot at helikoptrene står til disposisjon for den alminnelige offentlige redningstjeneste og til at departementet eventuelt foretar endringer i avtalen innenfor rammen av Stortingets vedtak.

II

På statsbudsjettet for 1968 bevilges under kap. 462, Andre politiformål, ny post 90, Lån til redningsheiser for helikoptre, kr. 375 000.

Tilråding fra Justisdepartementet ligger ved i avtrykk.

Gitt på Oslo slott 8. november 1968.

Under Vår hånd og rikets segl

OLAV
(L.S.)

Per Borten

Dag Berggrav
kst.

Jeg vil her skyte inn at HS` besetninger har gjennom alle årene etter 1966 utført en lang rekke redningsoperasjoner til havs i alle slags værforhold. Spesielt etter ulykken med Alexander Kielland har HS-flygerne utført vanskelige redningsoperasjoner i lyse og i mørke hele året.. Havariet med West Gamma mellom Ekofisk og Emden den 21.8. 1990 bør også nevnes.



De røde flekkene er refleks fra flytevester. Foto: Ulf Stordalmo

Redningsmann forteller:

UNDER AT DE LEVER

Helikopterpilot Per Gram og mannskapet hans var blant de første som nådde ut til «West Gamma», mens mannskapet på 49 var i ferd med å kaste seg på sjøen. Her er utdrag fra kaptein Per Grams rapport om den dramatiske redningsoperasjonen i Nordsjøen:

«Jeg ble vekket klokken 01.50 på Ekofisk «Q»-plattformen. Etter at alarmen gikk, løp jeg de 600 meterne til Ekofisk «Tank» hvor Helikopter Service's Sikorsky S-61 maskin sto parkert.

Vi startet opp og fløy til Ekofisk «Hotel» hvor redningsmannskapene ble hentet. Deretter dro vi til Ekofisk «A» og plukket opp en sykepleier. Vi var på vei mot havaristen «West Gamma» kl. 02.30. I området var det en Bell 212 fra Helikopter Service, samt flere redningsbåter.

Vi var ved «West Gamma» kl. 03.30, ca 15 minutter etter at de ferste besetningsmedlemmene hoppet på sjøen. Forholdene var dramatiske med

vindkast opp mot orkan styrke – over 63 knop – ogølger på ca. sju meter. To små hurtiggående båter var satt på vannet, som plukket opp mannskapet fra havaristen.

Fremragende

Vi i helikoptrene holdt øye med riggen for å se hvor mange som hoppet på sjøen. Refleksjonene på redningsvestene var lette å se, og vi lyste på de overlevende med lyskastere slik at de små mobiliseringsbåtene kunne finne dem.

Klokken 03.50 begynte «West Gamma» å helle over mer og mer. Det var lys om bord, som ikke slukket før slagsidene var 45 grader.

Det utspant seg flere dramatiske episoder. De små båtene gjorde en fremragende innsats i meget høy sjø. Det var ett under at det gikk så godt.

Klokken 03.55 var alle nedstede på sjøen og belyst av helikoptrene. Klokken 04.05 gikk «West Gamma» rundt, og de høye bena ble slæpende langs bunnen av Nordsjøen, som bare er 30 meter dyp her. Vi ble i området til vi fikk bekreftet at alle 49 var reddet og om bord i fartøyene.

West Gamma hadde da bare litt av overbygningen og et delvis avrevet helikopterdekk over vann. Klokken 05.08 landet vi på Ekofisk etter endt oppdrag.»



KANTRET: Her ligger «West Gamma» – i dagslys etter nattens drama.

Konverteringen fly - helikopter

En sommerdag i 1976 gikk en gjeng av oss som var på Sola på sommertjeneste i forbindelse med Luftforsvarets Offisersskole, over til HS på Forus for å treffe kjente og finne litt ut om hva som foregikk der. Virksomheten var egentlig godt kjent, og vi visste at det foregikk spennende ting i «olja». Vi snakket med Mike Boxill som i grunnen sa at vi kom i grevens tid. Markedet for helikopterflygere var tømt. De vurderte derfor konvertering av fixed wing flygere til helikopter. Han var på vei til Danmark for å sjekke et opplegg der. Han sa at betingelsene vi kunne få i HS var konkurransedyktig med SAS og Braathens SAFE. Vel, vi ble i grunnen der og da lovet jobb dersom vi kunne skaffe oss B-sertifikat og grønt instrumentkort. Ikke lenge etter fikk vi et formelt tilbud om jobb, sogar også med avreisedato til Danmark! Armer og bein, men det ordnet seg ved at jeg fløy Solas Safir og Bird Dog og tok grønt kort på F-5 som jeg hadde fløyet før. I november 1976 ble Tor Hansson, Per Mathiassen, Bjørn Madsen og undertegnede fløyet til Århus i HS' Piper Navajo Chieftain. Vi hadde alle lang tjeneste i Luftforsvaret bak oss, i hovedsak på P-3B Orion, C-130 Hercules og C-47 Dakota. Ola Bækkevold hadde også fått tilbud om jobb, men begynte i SAS i stedet. Konverteringen foregikk i regi av Bergquist Helikopter Service på den lille flyplassen Kirstinesminde i utkanten av Århus. Det var en selsom opplevelse! Vi var første kullet og satt der i tåka! Ja, det var nær sagt ikke en dag uten svært redusert sikt. Vi lærte å navigere etter høyspentledninger og nummer på mastene! Vi fløy Hughes 300, en fenomenal maskin å lære på. Instruktørene var i hovedsak flygere som om sommeren drev med sprøyteflyging. Vi fløy solo etter en uke og fløy som bare fy for å få 100 timer og B-sertifikat på helikopter.



Flyger Tor Hansson Foto:Per Gram

Underveis hoppet Mathiassen av og begynte i Braathens. Den mulighet forelå for oss alle, men vi bestemte for å stå ån av. Etter tre måneder var vi på Forus og startet på teknisk kurs på S-61N. Etter 14 måneder var jeg skipper! Hansson og Madsen hoppet av og begynte i Braathens. Det utslagsgivende var nok hardt arbeidspres og lite fritid. Jeg bet tenna sammen og arbeidet sammen med andre om innføringen av et 50/50 arbeidssystem.....



Konvertist Tor Hansson over Sola 1977

Foto: P. Gram

HS sto for konverteringskurs andre steder også, bl.a. ved skolen på Notodden som ble drevet av tidligere nevnte Kristian Hansteen Thoen. På Torp gikk det totalt 6 flygere igjennom i periodene 14.3.77 til 4.5.77., og fra 28.11.77. til 25.1.78. Ved Oxford Flying School i UK leide HS også kapasitet. Dette var kortvarig, en bestemte seg for å benytte skolen i Danmark hvor Wisti Kjær, senere flygesjef i Mærsk Helicopters, og hans menn gjorde en super jobb. Det var dessverre en dødsulykke i løpet av de årene skolen leverte tjenester for HS, og tidligere F-104 flyger Ragnar Michelsen omkom.

Navigasjon

Hva hadde Bakkeli, Boxill & Co å navigere med? De hadde ikke radar de første månedene, men ADF (radiopeiler) og Consoll; Bushmills foran og Varhaug (LEC) bak når en fløy ut. Senere kom Decca i noen maskiner, og da jeg begynte i 1976, hadde en fått Bendix RDR1200 radar og GNS 200 Omega. Sistnevnte system var tvilsomme greier, så det meste gikk på radar og ADF. I 1979/80 fikk vi ny RDR 1400 radar som ga et veldig godt bilde i det vi anså som dens primær oppgave; innflyging til installasjoner i redusert sikt. Det er her verdt å nevnte utviklingen av Airborne Radar Approach, ARA. KLM Helicopters var de første til å ta i bruk egen radar i innflygingsøyemed. De fløy inn til 800m og ned til 150'. Vi brukte 800m/200', men hver flyger hadde sin egen oppfatning av bestemmelsesverket og Flight Operations Manual (FOM). Det førte til at mange passasjerer opplevde dette som utrygt. Dette ble tatt opp på styremøte i HS den 12.12.77. Historiene er mange om akkurat dette hvor flygere fløy inn på radaren og ADF til de så betong stikke fra havet og opp i tåka, for så å klatre vertikalt med betong rett forut til en så helikopterdekket. Vi hadde også radarhøydemåler som var et krav for å utføre ARA. I dag er prosedyren kvalitetssikret opp i mot ICAO's Collision Risk Factor Model, noe som var et ukjent begrep i tidligere tider.

Langs ruten fra- og til land fløy vi med 500' vertikalseparasjon på motsatte tracks, totalt i mot ICAO's anbefalinger som var og er 1000 fot. Den 17. mai 1979 fikk vi lateral separasjon. Det var mange spennende episoder, ikke minst under shuttling på Ekofisk hvor det kunne være 6 maskiner i sving innen et ganske begrenset område i marginale værforhold om natten. Flygerne måtte selv orientere seg om trafikkbildet og informere kollegene om sin posisjon. Det var en del "tilbud", men utrolig nok så gikk det godt. GNS 500 kom i slutten av 1979. Det bedret navigasjonsnøyaktigheten noe formidabelt. Alt i 1978 krevde flygerne gjennom Norsk Flygerforbund kontrollert luftrom i området. Dette har pr. d.d. enda ikke blitt en realitet for Ekofisk selv om det går den riktige veien i dette travle området. E-luftrom (kontrollert luftrom) etter modell av Statfjord CTA er ment opprettet i 2007. Området vest av Flesland fikk kontrollert luftrom i 1996 etter sterkt press fra flygerne. Modified Automatic Dependence System, MADS, og GPS kommer jeg tilbake til etter hvert.

Regelverket

En kan ganske enkelt si at regelverket vi skulle forholde oss til i oppbyggingen av norsk oljevirksomhet, var svært mangelfullt. Det var ubegripelig lite forståelse for vår virksomhet i Luftfartsinspeksjonen i Luftfartsdirektoratet, senere Luftfartsverket, med ett hederlig unntak, Asbjørn Sætherbakken. Utviklingen av JAR OPS 3 opplevde jeg som negativ, og det var ikke overraskende at en fikk implementert ordningen med "en-veis brennstoffbeholdning" (Offshore Alternate) i 1995. Dette var en ordning som stred i mot ICAO's anbefalinger og som heller ikke var risikovurdert eller kvalitetssikret i Luftfartsverket eller i JAA. La meg si det enkelt: Dette var livsfarlig! Jeg hadde da såpass tid i luften i angjeldende område at det var nær sagt ubegripelig at ren, skjær kommersialisme skulle prioriteres foran flysikkerhet. Ordningen er imidlertid fremdeles tilstede i JAR OPS 3, men den brukes ikke lenger. Det er imidlertid fritt frem for en evt. ny operatør å bruke den, men oljeselskapene, NOPEF og Safe har muligens forstått tegninga. Innføringen av ordningen på norsk sokkel i 1996 demonstrerte

imidlertid mangelen på flysikkerhetstenkning i oljeselskapene generelt og i Luftfartsverket spesielt.

Det ble sagt av en representant fra Luftfartsdirektoratet under årskonferansen til Norsk Flygelederforening på Røros på begynnelsen av 80-tallet at kontrollert luftrom ikke kunne innføres i Nordsjøen grunnet særinteressene til NATO-landene i området. De ønsket ”*freedom of the High Seas*” som i Nelson tiden. Noen av oss tok ikke dette for god fisk og kjørte vårt eget løp gjennom internasjonale kanaler. Det førte frem som du kan lese i kapitlet over, men motstanden mot å innføre ordninger som gjelder for regelbunden trafikk med fly, er fremdeles sterkt tilstede.

Oljedirektoratet (OD) er ansvarlig for helikoptervirksomheten til havs til tross for at en offentlig utredning klart anbefaler at virksomheten bør legges under Luftfartstilsynet (LT). OD lener seg på Luftfartstilsynet i spesielle saker. Petroleumstilsynet er forholdsvis nylig etablert, men uten helikopterkompetanse. LT er lagt til Bodø og har i prosessen fått en vesentlig avskalling av erfarne medarbeidere med kompetanse innen tung, sivil helikoptervirksomhet. Dette skjer også i en tid hvor det introduseres nye helikoptertyper som S-92A og AB139.

Så noen ord om HS` FOM. Den var i A4 og trengte en renovering og oppdatering da jeg begynte. Som nevnt tidligere var det fritt frem for særegne tolkninger av FOM`ens innhold. Som eksempel kan nevnes at dersom været var for dårlig til å fly inn til Sola IFR, så kansellerte en IFR og fløy i knehøyde i fjæra inntil en så enden av bane 11. Det skulle svært tett tåke til for at vi ikke kom ned, men landinger på Jæren og på fotballbaner forekom. Helikoptrene hadde ILS, men svært begrenset autopilot og absolutt ingen kopling i innflygingsøyemed. Ja, vi var gode manuelle flygere kan en si. FOM`en kom i ny utgave omtrent i 1980 i regi av Norsk Flyoperatørforbund. Denne var moderne, men med særegne oppfatninger av hva som skulle til for å gjennomføre et oppdrag uten forsinkelser.

Flygerne hadde som nevnt tidligere, ikke noe 50/50 arbeidssystem. Dette kom i 1978 og var et megafremskritt! Vi fløy rutinemessig 800-900t/år med den første fligten kl 0400 tett fulgt av neste kl. 0430. Disse ble kalt for ”champagneflightene”, det var vel neppe alle passasjerene som var helt edru! Alkotester kom i forbindelse med flytting til den nye terminalen på Forus i 1978. Det var 25-30 turer fra Forus til Ekofisk og Frigg daglig. Basen på Kvernberget kom i virksomhet i 1980 samt at aktiviteten fra Flesland også eksploderte. Ja, vi tjente penger! Mammon var gulroten og det gikk mange corny rykter om dette omkring i miljøet. Vi var slitne som pokker, ingen kan nekte for det. Mange flygere sluttet, også to av mine kolleger som gikk på samme konverteringskurs som meg i Danmark.

Boxill jobbet som en gal, var på jobb i grålysningen, fløy to turer og fortsatte med administrativt arbeid. Vi hadde ikke noen beskyttelse i Arbeidsmiljøloven, ei heller hadde vi noe som kunne oppfattes som HMS virksomhet. Vi fløy med *USAF issue headsets* som ikke dempet støy særlig godt. Det er fremdeles ingen krav til maksimal støy i helikoptre i JAR 29, sertifiseringsforskriftene for tunge helikoptre. Flygetidsbegrensninger er på vei inn, men disse er drevet av kommersielle interesser, og tar ikke hensyn til at disse skal gjelde gjennom en karriere på 40 år!

Innlandsavdelingen

Det var her det hele begynte i 1956. Den tradisjonelle virksomheten for kraftselskapene, kommuner, ambulansse og entreprenører fortsatte, og nye maskiner ble introdusert. Spesielt

kan nevnes at Bell 214B med en løfteevne på 3,5 tonn som kom i 1978, var et kvantumhopp. Den ble også benyttet i brannslukkingsoppdrag.

HS' Ski- og Sjøflytjeneste inngikk i innlandavdelingen.

Intens konkurranse innenlands var dagens orden, og dårlig regnskapsføring internt førte til at innlandsavdelingen ble utskilt i en egen regnskapsførende enhet i 1984. Helitourist ble straks kjøpt opp. Innlandsavdelingen startet opp tjenesten med legehelikopter ved Rogaland Sykehus i 1981 med en Bell 222 som egentlig hadde base på Flesland. Etter hvert ble denne erstattet med en Bell 212. I 1986 ble Heliwest kjøpt og fusjonert inn i Helitourist. Det fusjonerte selskapet fikk navnet Heliwest. HS fusjonerte med Luftrtransport i 1987. Dette var før øvrig den første store saken jeg som styremedlem i HS fikk kastet i fanget. HS' styre mente at det var et godt kjøp til en god pris. Det førte imidlertid senere til at all innlandsvirksomhet, også Heliflyg i Sverige, ble lagt under Luftrtransport med base i Tromsø i 1998. I 2003 ble selskapet solgt til Norwegian Air Shuttle som igjen solgte det til Norsk Helikopter i 2004.



Første gang i 50-årene:

**Sivile helikoptre
i militærøvelse**

Foto: Fredrik S. Michelet

Fixed Wing avdelingen

Da jeg begynte i 1976 hadde HS en Chieftain som ble benyttet til egentrening, internttransport mellom basene i Norge, litt flyging til utlandet med reservedeler og noen ad hoc charteroppdrag.



Piper Navajo Chieftain

I 1979 ble denne byttet mot en Cessna 404 Titan Ambassador og Fixed Wing avdelingen så dagens lys. I 1980 ble det kjøpt inn to Cessna 500 Citation II, og undertegnede fløy, sammen med en engere krets flygere, kombi helikopter og fly. Nyttårsaften 1982 fløy Boxill og undertegnede avdelingens siste tur fra Fornebu til Stavanger. Maskinene ble overtatt av Partnair fordi eieren, Jan F. Tenvig kjøpte seg inn i Partnair.



På Fornebu

HS Trening

I 1977 trente vi på maskinen. S-61N simulator kom til Forus i 1980 til den da brutale pris av 20 millioner, Super Puma simulatoren var i drift fra årsskiftet -84/-85. Dette var også et stort løft, den kostet 40 millioner! Kundene har vært mange og treningsmulighetene enorme. Simulatorene er oppgradert flere ganger og regnes som tidsriktige. Et tap for avdelingen er at den ikke fikk Super Puma LII simulator. Det var nok en del kalde føtter i HS når avgjørelsen om kjøp av simulator skulle tas, men det endte med at simulatoren gikk til Frankrike og

selskapet Helisim. S-92 simulator er det ikke snakk om her siden Sikorsky har en kontrakt med FlightSafety i USA. Teknisk avdeling har kurs for teknikere fra nær sagt alle land som driver helikoptervirksomhet....

Wiking Helikopter Service

HS kjøpte 49% av aksjene i dette selskapet som var basert i Mariensiel ved Wilhelmshafen. Svein Ødegård ledet selskapet de første to årene fra 1975 og hadde som forretningsområde losflyging i tysk sektor. Øyet var imidlertid rettet mot oljevirkosmheten, og flyparken besto etter hvert av to Bell 212 og tre S-61N. Wiking ble det største helikopterselskapet i Vest-Tyskland, da under ledelse av Rolf Schneider. Sikorsky S-76 ble introdusert og ble en enhetsflåte i 1991. Lostjenesten og flyging til pumpestasjonen H7 for Phillips Petroleum fortsetter fremdeles. Pr. 2005 består flåten av 3 stk. S-76.

Svein Ødegård forteller:

Denne historien startet for meg en gang på sommeren 1974. Helikopter Service som det da het, og ble drevet av Morten Hancke og Jan Tenvig, fikk kontrakt med det tyske samferdselsdepartement for å drive transport av loser fra Elbe, Weser, og Ems, til og fra skip i Tyskebukta.



Denne jobben skulle utføres ved hjelp av helikopter og operasjonsbasen ble lagt til Mariensiel flyplass som lå rett utenfor Wilhelmshaven i Nord Tyskland.

Til den jobben trengtes en del personell, både flygere og mekanikere. Vår daværende sjefsflyger Mike Boxill, en sjefsflyger med stor S, ville gjerne ha en kandidat til oppgaven. Men vedkommende måtte mer eller mindre kunne beherske det tyske språk.

Siden undertegnede på det daværende tidspunkt var kommet litt lenger på tysk enn Ich, Mich, Meine, Mir, søkte jeg, og fikk muligheten til å prøve meg. Dette ble starten på en del svært lærerike og interessante år.

Starten på det hele var ikke helt fri for overraskelser. En som vel ikke vil bli så snart glemt var da Mike og jeg ble fratatt våre pass, og internert i Tyskland, nærmere bestemt i Hamburg.

Årsaken til denne noe tvilsomme ære ble initiert av følgende: HS hadde på den tiden en Chieftain fixed wing som blev brukt til forskjellige oppgaver. Denne gang skulle Mike og jeg til det tyske Luftfahrtbundesamt som lå i Braunschweig. Vi hadde med en pax fra Norge som vi satte av i Hamburg, og samtidig tok om bord vår lokale representant Hans Peter Liedke. Så satte vi kursen mot Braunschweig. Møtet der nede med representanter for luftfartsmyndighetene gikk bra og vi returnerte Hamburg. Da var det at "the shit hit the fan and big time".

Vi hadde ikke før shuttet ned og åpnet døren før en bevæpnet mann fra Bundesgrenzschutz stormet inn. Han henvendte seg til vår tyske representant, og spurte om hans nasjonalitet. Hans Peter Liedke var jo selvfølgelig så tysk som noen. Alle tre ble så raskt ekspedert inn i den paramilitære bilen som pistolmannen hadde til sin disposisjon og av sted bar det til noe som viste seg å bli et heller langt forhør. Vi hadde visstnok, ifølge politimannen, brutt tysk lov ved å fly inn i Tyskland med denne paxen som vi satte av i Hamburg, for så å fortsette til Braunschweig med ny pax og tilbake til Hamburg med vår tyske representant. At vi hevdet at denne flighten, selv om den ble utført med en tomotors maskin, var av ren privat natur og bare en ren firmatur, holdt ikke.

Passene våre ble så inndratt som neste step på stigen og vi ble innkvartert på et hotell med beskjed om at der vi ble plassert forventet de også å finne oss. Det ble tatt ytterligere arrest i den stakkars Chieftain som jo ikke hadde gjort noe galt. Jeg synes å huske at kausjonen beløp seg til 180 000 tyske mark.

Da Mike ringte Morten og fortalte om ståa og også kom til å nevne kausjonen, sverger jeg på at jeg kunne høre Morten fra Norge uten bruk av telefon.

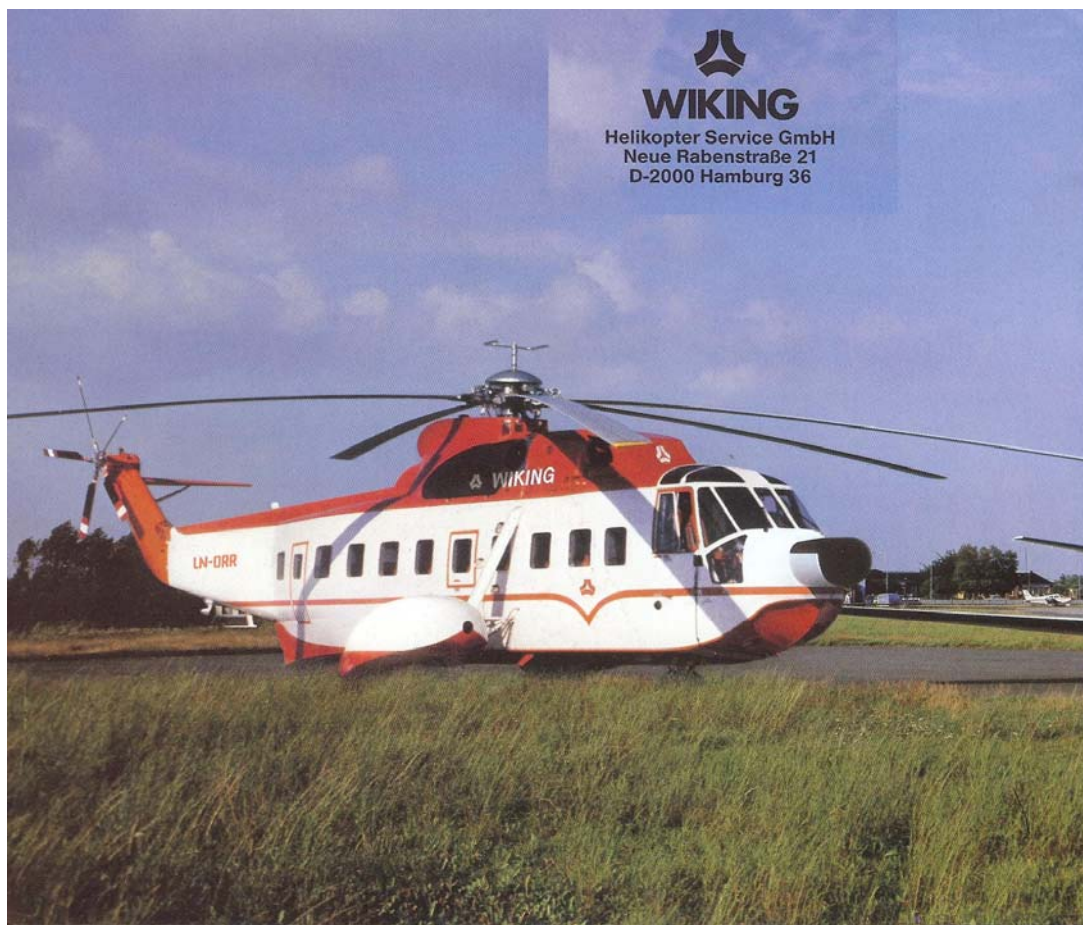
Jeg velger å ta en liten snarvei her. Vår tyske representant viste seg å ha kontakter helt til topps i det tyske samferdselsdepartement og dens tilhørende minister. Neste dag kom den nødvendige telefon. Vi fikk beskjed om å møte ute på flyplassen og kontakte vedkommende som hadde snappet oss.

Der traff vi den samme tigeren som vi hadde den tvilsomme glede av å treffe dagen før. Men denne gangen var det nok ingen tiger, men heller en svært tam sau. Det som i virkeligheten hadde forårsaket hele denne tåpelige historien var en viss Herr Wasserthal. Han drev et Helikopterselskap i Hamburg og hadde også søkt på denne kontrakten. Han hadde så tipset politiet og foret dem med feilaktige opplysninger. Jeg skulle ha gleden av i årene som fulgte, og ha mer en nok med nevnte Wasserthal å gjøre..

Tidlig på året 1975 ble Wiking etablert på basen i Wilhelmshaven. Av flygere var det Magnus Straume og jeg. Teknisk besto av Jan Storlid og Jo Fredrik Sundli. Og smått om senn dukket det også opp en Bell 212. Jeg tror det var LN OSP. Med denne satte det hele i gang. Starten var svært treg da ingen av skipsmeglerne var villig til å satse på helikoptertransport. Men etter mange og lange møter med et stort antall av disse kom vi så endelig i lufta.

At været spilte på vår side med å sette opp kraftig vind i Tyskebukta hjalp oss også. Losene kunne da verken borde inbound båter til Hamburg eller Bremen, ei heller kunne de forlate outbound trafikk når de kom ut rundt Helgoland. De ble dermed tvunget til å være om bord på skipet enten til Rotterdam eller Le Havre. Noen ganger også ennå lenger. Dette kostet store penger og plutselig var det regningsvarende for meglerne å bruke oss.

Bell nr. to LN-OSM dukket så opp. Trafikken gikk nå 24 timer i døgnet, og Magnus Straume og jeg fikk nå i tillegg tre tyske piloter. Det var Udo Jahn, Jochen Bischoff og Rudi Meier. Dette dekket ikke behovet, men HS sendte utfløyete piloter ned fra Norge. Nesten som en form for "R and R". Vi trakterte de godt der nede og når de igjen var sunne og friske, tuslet de hjem igjen.



En dag etter mange diskusjoner med den tyske ledelsen, som da etter hvert hadde tatt over, dukket det også opp en S 61N. LN-OSZ var det vel denne bamsen het. Vi brukte den delvis på lostjenesten, men vi hadde da også noen plattformer som vi betjente og der passet jo Sikorskyen som hånd i hanske.

På dette tidspunkt hadde antall stikkenappere steget ytterligere. Vi var nå vel 10 stykker der nede. Teknisk avdeling økte også sakte men sikkert.

Det er vel riktig å si at vi følte at vi på denne tiden hadde opparbeidet en fin avdeling. Det operative funksjonerte meget bra, dette takket være den backup'n en hele tiden fikk fra Mike

Boxill og Hans Heen, når det gjaldt den tekniske biten. Det rent driftmessige ut over dette lot Morten drives fra Wilhelmshaven. For å sitere hans egne ord den gang. "Svein, du har kontrollen og gjør som du finner best. Men skulle du komme ut på glattisen så gi meg beskjed i tide, så fikser vi den". Det fantes ikke mange som Morten Hancke på den tiden, og i dag er de vel nærmest totalt utryddet.

Litt tilbake til selve operasjonen. Vi hadde en begrensning i begynnelsen på båtstørrelsen for å kunne betjene den. Jeg tror det var rundt 80 000 tonn. Dette var vel ment dit hen at jo større båt, jo større flate å lande på, eller vinsje fra. Etter som vi bygde opp erfaring og et kartotek over et stort antall båter forandret disse limits seg betraktelig. Losene stolte etter hvert også mer og mer på hva vi drev med og en kom opp i mang en snål situasjon fra tid til annen.

Vi hadde en los, Kolterman het han, og i hans bok var "the sky's the limit". Når han kalte opp for å bli hentet var hans standard utsagn, "her er det masse plass". Andre loser derimot fant Ark Royal i minste laget. Jeg kan personlig huske at jeg plukket ham ut av tårnet på en Amerikansk ubåt. En annen gang var han på en russisk transporter lastet full med dumpers. "Jeg står nede i lastepanet på den røde", sa han. Der nede var han faktisk. Men da han ba om å bli plukket opp fra en stor fullrigger fra en av tverrmastene ble det litt for mye for oss, men ikke for Kolterman. Da det ikke gikk, fikk han låret en livbåt, og vi heiste ham opp fra denne, for hjem skulle Koltermann.

Men da han ble jaget opp på taket av kontorbygget vårt av to illsinte schæfere midt på natten, måtte han greie seg selv. Ble visstnok svært kalt der oppe sa han.

Av andre ting som en etter hvert erindrer, var vel massakren av en okse i Cuxhaven et av høydepunktene. Vi hadde fått laget en heliport der med en liten stripe og oppstillingsplass for maskinene som vi landet der med. Problemet var bare at denne plassen lå ute i det fri og innenfor beitemark. Som i Norge så i Tyskland, beitemark med kuer og okser hører liksom sammen. En dag jeg sto der og ventet med en 212 dukket det opp et heller stort eksemplar av arten okse. Ikke bare var denne karen stor, men også utrolig flyinteressert. En Bell 212 på nært hold hadde han vel aldri sett og gikk derved snusende til verks. Vi så jo snart at hundrevis av kilo med okse som etter hvert fikk større og større sans for hva som måtte befinne seg inne i Bell'n meget raskt kunne forringe luftdyktigheten til maskinen. Da ingen av de tilstedeverende piloter så noen fremtid i å prøve å dytte på denne kolossen, stred Bundesgrenzschutz som var der hver gang vi landet til verket. To stykker, Hechler og Koch het de vel. De var tyske maskinpistoler av utmerket kvalitet som satte i gang for full musikk. Utfallet av dette ble at den flyinteresserte okse senere slapp å ta veien til slakteriet. Vi regnet med et lite etterspill, men alt forble rolig og landingsstripen ble endelig gjerdet inn..

Vi var nå etter hvert blitt så mange at Hamburg påla meg å ansette en sekretær. Dette arbeid ble selvfølgelig utført med den vanlige entusiasme, og utfallet ble aldeles utmerket. Ledelsen i Hamburg i all sin prakt og tyngde påsto faktisk at denne ansettelsen var det beste jeg hadde utført i Wiking. Det er vel også riktig å tilføye at da jeg noen år etter at jeg var ferdig der nede traff denne sekretæren igjen, og jada, etter 20 år har jeg henne fremdeles rundt meg.

Som sagt, vi hadde en hyggelig operasjon og et meget godt sosialt samvær der nede. Solen så ut til bare å skinne, og gjorde oppgavene rimelig greie å løse.

Men den 23. november 1977 traff katastrofen oss i sin fulle og brutale kraft. Sikorskyen med to av våre piloter Manfred Germroth og Albert Bochow og et mannskap fra pumpestasjonen

B11 som vi brukte å fly til ut fra Tyskland, styrtet i sjøen utenfor Varhaug med null overlevende.

Det ble noen svært tunge dager for folkene i Wiking. Selv satt jeg der, ikke alt for gammel, og ikke alt for full med livserfaring og skulle håndtere de etterlattes koner, barn og familier. Det er visse ting her i livet en kunne vært foruten, men slik er det vel bare. Men det en lærer i slike situasjoner, det sitter for livet. Men som ellers her i livet, "life must go on". Det lysnet litt etter litt, og snart var vi de samme gamle. Etter en stund fikk vi en helt ny S61N, LN-OQM, men den så vi ikke alt så mye til. Den opererte mest ut av Norge.

Organisasjonen øket sakte men sikkert og da jeg forlot Wiking for å vende hjem, var selskapet kommet opp i ca 20 personer. Hvor stor den til slutt ble, vet jeg ikke.

Det må til slutt få bemerkes at Wiking i Tyskland opp til dags dato har operert uten et eneste alvorlig uhell. Jeg velger ut av dette og få lov å bemerke at Wiking som selskap har utført et meget godt og anstendig stykke arbeid. Et arbeid jeg var så heldig å få være en del av.



Daværende mekaniker, senere flyger Jan Storlid, Svein Ødegård, Dir. Einar Fjeldstad og Magnus Straume

Mærsk Helikopters

ble opprettet i 1974 under ledelse av HS-flygeren Leif Furuheim. A.P. Møller som drev Mærsk Air, ønsket å starte opp i helikopterbransjen med norsk starthjelp, og flygingen til dansk sektor fra Esbjerg begynte den 1.7.-74. Totalt 5 Bell 212 opererte frem til 1991. I 1983 ble det spedd på med to AS332 Super Puma. Selskapet gikk i inn i 1999 da CHC Denmark tok over kontraktene.

Air Logistics

Et spennende samarbeid oppsto mellom HS Logistics og det amerikanske selskapet AirLog i Louisiana. Etter omorganisering i HS og i grunnen mangel på arbeidsoppgaver for HS, så stoppet samarbeidet. Dette var tidlig på 90-tallet.

Gjennom HS Logistics var det oppdrag i India, Papua New Guinea og i Brasil, foruten det før nevnte oppdraget i La Coruña med redningstjeneste.

Bygging av Bell 412SP for Luftforsvaret

HS' tekniske avdeling etablerte en flyfabrikk i hangaren i Sola Sjø med det formål å sette i sammen 18 Bell 412SP helikoptre for Forsvaret. UH1B "Huey" skulle erstattes. Den siste maskinen ble levert i årsskiftet 89/90. Selv om dette medførte god kompetanse for HS' verksteder, så kom det ikke til tilsvarende oppdrag.

Andre oppdrag..

- Lostjeneste ble utført fra Flesland i mange år til tjenesten ble avsluttet i 2003.
- Brannslukking var en nær rutine for enkelte flygere i flere år. For eksempel i perioden mai og ut august 1992 fløy HS på 80 branner. Mange hadde utsjekk på "bambi bucket" inntil vi ikke lenger kunne påta oss slikt arbeide, men måtte konsentrere oss om kjernevirksomheten. Første kontrakt med Staten var i 1985.
- Det samme gjaldt for såkalt "long line" operasjoner. Dette er presisjonsarbeid som krever kontinuerlig trening eller flyging.
- Rundflyginger for turistindustrien i Bergen og på Sola.
- Flyging med Bell 212 for Sysselmannen ble innledet i 1987
- Offshoreoperasjoner med Bell 212 fra Madras, India i 1990.
- Oppdrag for Justisdepartementet med det som da var et av verdens mest avanserte redningshelikoptre, LN-OMC.
- 1994 flyging fra Darwin, Australia i Timorhavet.
- Opplæring av flygere og tekniske tjenester i Brasil 1995
- En mengde vedlikeholds- og oppdateringsoppgaver for mange selskaper rundt om i verden. Også "Kongeflyet", en Falcon 20 fra 335 skvadron var innom for et større ettersyn. Nå har HS' søsterselskap Astec ansvaret for Lynx'en til Luftforsvaret.
- Ved Innlandsavdelingen var det varierte oppgaver, linjetrekking, berging av fly- og helikoptre, oppmåling, ja, alt det et helikopter kan brukes til.
- Stavanger – Luanda 2004. Fergeflyging av en AS332LII. Den lengste helikopterturen fra Norge noen sinne.



I Burkina Faso

Alexander L. Kielland

Den 27. mars 1980 inntraff det svarteste kapittel innen norsk oljeindustri, flyteriggen Alexander L. Kielland kantret og gikk rundt på Ekofisk feltet. Det skjedde i dårlig vær og i mørke; 124 oljearbeidere mistet livet. Ulykken førte til stasjonering av to Bell 212 på Ekofisk

feltet, og en Bell 214ST på Statfjordfeltet som hadde 24H redningsberedskap. I år 2000 ble 212'ene erstattet med franske Dauphin helikoptre og utstyrt med autohover. Denne kontrakten ble fornyet til 2010, men med Super Puma L/L1 fra 1.9.2006.

Helikopterulykkene med tap av liv

Det er ingen tvil om at helikopterets kompliserte konstruksjon er opphav til ulykker. Den første ulykken med S-61N skjedde 9.7.1973 på vei fra Ekofisk feltet til Forus. 4 passasjerer omkom. Flygere var Steinar Fredriksen og Johs. A. Tveita. De rapporterte tap av halerotoren som sannsynlig årsak, noe som senere ble bekreftet. De omkomne hadde ikke overlevelsedrakter og druknet eller frøs i hjel. Dette førte til nye bestemmelser vedr. personlig redningsutstyr, inkludert overlevelsedrakt.



Den 23.11.1977 havarerte en S-61N innleid fra Wiking Helikopter Service 30NM nordøst av Ekofisk. Alle 12 om bord omkom. Flygere var Manfred Germroth og Albert Buchow. Årsaken til ulykken er ikke kjent, men det antas at maskinen har påbegynt en svak nedstigning i dis, og truffet sjøen.

Den 26.6.1978 havarerte den 3. S-61N på vei fra Flesland til Statfjord A. Alle 18 om bord omkom etter at et hovedrotorblad løsnet. Det strides om årsaken til dette, men maskinen var brukt i sertifiseringen av øket vekt fra 19 000 lbs til 20 500 lbs og hadde noen harde landinger i prosessen. Flygere var Seming Otnes og Kjell Arne Hansen.

Her er verdt å nevne at den såkalte spindel som holder bladet til rotorhodet, ble av HS ansett som årsaken. Strengt ettersynsrutiner ble innført, noe som avdekket en annen spindel som det nær var gått brudd i på en maskin som var i tjeneste. Denne hadde et brudd gjennom 90% av spindelen, noe som garantert ville ført til havari på neste tur!

Om kvelden den 3.10.1990 fløy en Bell 214 ST inn i fjellet Alden i ytre Sogn. Maskinen var på vei til et søksområde nær land. 5 mann mistet livet; flygerne Øyvind Ytrestøyl som like etter skulle vært pensjonist, og Trygve Holte samt besetningsmedlemmene Per Wedvik, Wilfred Ramstad og Trond Aksmo.

Den 12. 8 1991 havarerte en Bell 212 på selve Ekofisk komplekset under arbeid på et flammertårn. Hovedrotoren kom borti tårnet og helikopteret styrtet i sjøen. Flygerne Bjørn Krogstad og Arne Hansen, samt mekaniker Rolf Thornes omkom.

Den 8.9.1997 havarerte en AS332L på vei fra Brønnøysund til Nornefeltet. 12 personer mistet livet, deriblant flygerne Bjørn Fjeldsaa og Lennart Frank. Årsaken var teknisk svikt. Frank var for øvrig den første flygeren på Ski- og Sjøflyavdelingen.

..uten tap av liv

Den 31.7.1979 totalhavarerte en Bell 212 vest av Håstein under testflyging. Alle om bord ble skadet, men ikke livstruende. Flygeren brakk ryggen, men ble tilbakeført til tjeneste etter lang rekonvalesens.

Bucentaur, et borefartøy, havari med Bell 212 i april 1984. En ”skid”, meie, hang fast i nettet på helikopterdekket. Nettet var ikke festet forskriftsmessig. Det førte til at helikopteret rullet rundt og havarerte på dekket. Ingen ble skadd. For første gang pekte havarikommisjonen under Wilhelm Mohr på uklare ansvarsforhold vedr. hendelser på flytende innretninger i internasjonalt farvann. Enkelte av disse forhold er pr d.d. ikke ryddet opp i.



LN-OQV på Bucentaur 19.4.1984

Bilde via Sigbjørn Stie

Den 15.7.88 nødlandet en AS332L 80NM vest av Sola etter å ha mistet en forkantskinne på et hovedrotorblad. Ingen ble skadd. Maskinen demonstrerte svært gode flyteegenskaper....



Foto: Rogalands Avis

Den 18.1.1996 nødlandet en AS332L med 18 personer om bord i sjøen mellom Ula feltet og Sola. Nødlandingen skyldtes en teknisk feil ved et hovedrotorblad. Ingen ble skadd.

En AS 332L Super Puma nødlandet på et polsk fartøy den 1.3.88. Årsaken var en brukket pitch link på et halerotorblad. Ingen ble skadd og maskinen ble levert på kaia i Kristiansand.

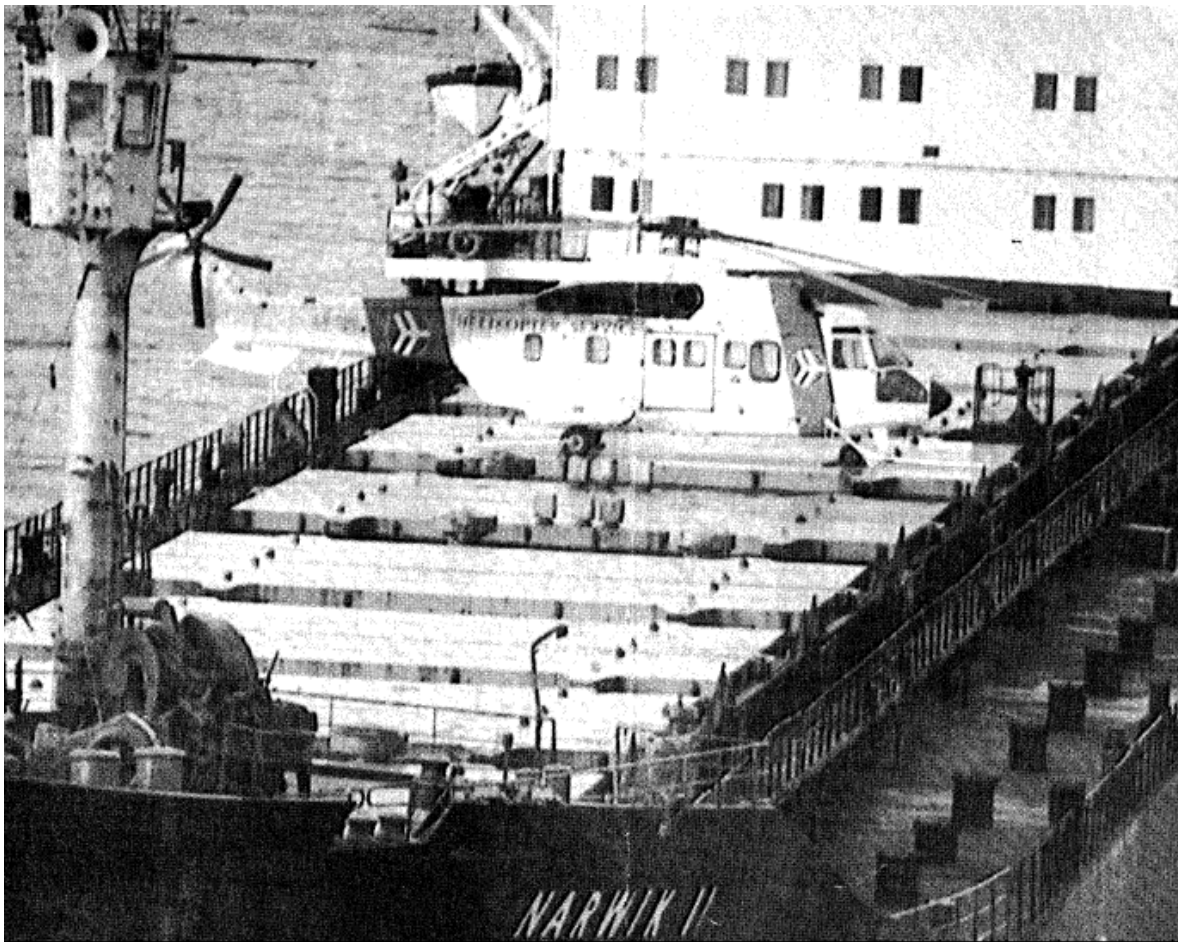


Foto: Stavanger Aftenblad

Til disse ulykkene er å si at dersom tilsvarende antall ulykker med eller uten omkomne hadde skjedd innen regelbunden luftfart i Norge, så ville det ført til ramaskrik blant hele befolkningen!



Operasjoner i utlandet

Den spanske stat ønsket at redningstjenesten skulle siviliseres. Gjennom datterselskapet Helicsa i Madrid, fikk HS i 1991 i oppdrag å utdanne sivile flygere i redningstjeneste, først fra basen i La Coruna som ble regnet som den mest kritiske geografisk, senere fra Jerez de la Frontera i sydvest nær Cadiz og atlantehavskysten, samt på andre strategiske steder inklusive Gran Canaria. Etableringen var en suksess, og HS personell demonstrerte gjennom et par hektiske uker høsten samme år, at sivilister ikke på noen måte står tilbake for militær redningstjeneste. Det ble utført flere spektakulære redningsaksjoner i Biscaya, til dels ispedd en del dramatik, noe som skaffet HS voldsomt med positiv omtale i media. Det var vind mellom 45 og 65 knop, og 67 mennesker ble reddet i dag- og nattooperasjoner. Pr. d.d. dekker tjenesten hele den spanske kyst, og tjenesten er i ferd med å utvides med flere baser langs kysten. Helicsa er pr. d.d. ikke lenger en del av HS/CHC. Mekaniker/heisoperatør Olav Feide var med da tankeren Eagean Sea grunnstøtte utenfor La Coruna. Under heisoperasjoner over tankeren, eksploderte den... Kanskje en av de mest dramatiske situasjoner som noe besetningsmedlem i HS har hatt og overlevd!.

LN-ORE ble fløyet ned av undertegnede for å starte tjenesten. Det var den samme S-61N som kom først til Norge i juli 1966. Temmelig nøyaktig 40 år senere, den 8.juli.2006, havarerte maskinen mellom Gran Canaria og Tenerife på et brannslukkingsoppdrag. Alle 6 om bord omkom, deriblant kapt. Tito Ortiz de Zarate som undertegnede var med på å lære opp 15 år tidligere. Ulykken skyldes antakelig en teknisk feil.



LN-ORE på jobb i Spania

ALLTID FORAN

Dagbladet

Torsdag 3. oktober 1991 * * * Nr. 266 - Uke 40. 123. årgang. - Løssalg kr 7,00

HELTEDÅD I FULL ORKAN

TUSENTIPSET - RING (02) 20 00 00

REDDET 19

Foto: PER ØJHAM

■ ■ I ti meter høye bølger og vind opp mot orkans styrke, reddet et norsk helikopter 19 mennesker i Biscaya-bukta sist helg. Nordmennene er blitt helter i Spania etter bragden.

7 022070 000011

Side 7

Foto: P.Gram

I 1993 fikk HS kontrakt med SFC, det statlige driftsselskapet for helikoptervirksomheten i Vung Tau, Vietnam. Det ble fløyet for Statoil, BP og det australske BHP. Vi fløy AS332L til å begynne med, men SFC kjøpte to AS332LII der vi fløy som kapteiner mens vietnameserne bygde erfaring med typen som styrmenn. I februar 1993 var det en gassutblåsning nær riggen Actinia som boret for BP. HS evakuerte besetningen svært kvikt, noe som ble behørig belønnet flygerne Per Tjetland og Sigbjørn Stie.

Sigbjørn Stie forteller:

Vi hadde nettopp tatt av fra Actinia ca. 2 min. Med kurs for boreskipet med mannskapet som kunne unnværes; utblåsningen var jo allerede et faktum flere dager tidligere, men med utløp ca. 10km lenger syd, da vi fikk melding om at utblåsningen hadde flyttet seg til like ved Actinia, og vi ble bedt om å returnere for å ta opp resten av mannskapet da de kom til å "abandon platform".

Vi spurte om gassforhold og fikk "selvsagt svar om at det ikke var noen gassavlesning på helidekk". For å sikre oss mest mulig valgte vi å fly direkte inn i vinden over boreårnet mot utblåsningen ca. 50m til venstre for helidekk. Plattformen hadde nå en klar helning mot utblåsningen. Etter en bratt innflyging landet vi med "light on wheel and nose wheel" og fikk omgående resten av folkene ombord. Det ble ganske folksomt. Avgang uten noen problemer bortsett fra tanker om mulig antennelse av gassen. Dersom vinden hadde ført gassen rett over helidekk hadde vi nok prøvd å ta opp mannskapet et annet sted på riggen.



Utblåsning Actinia

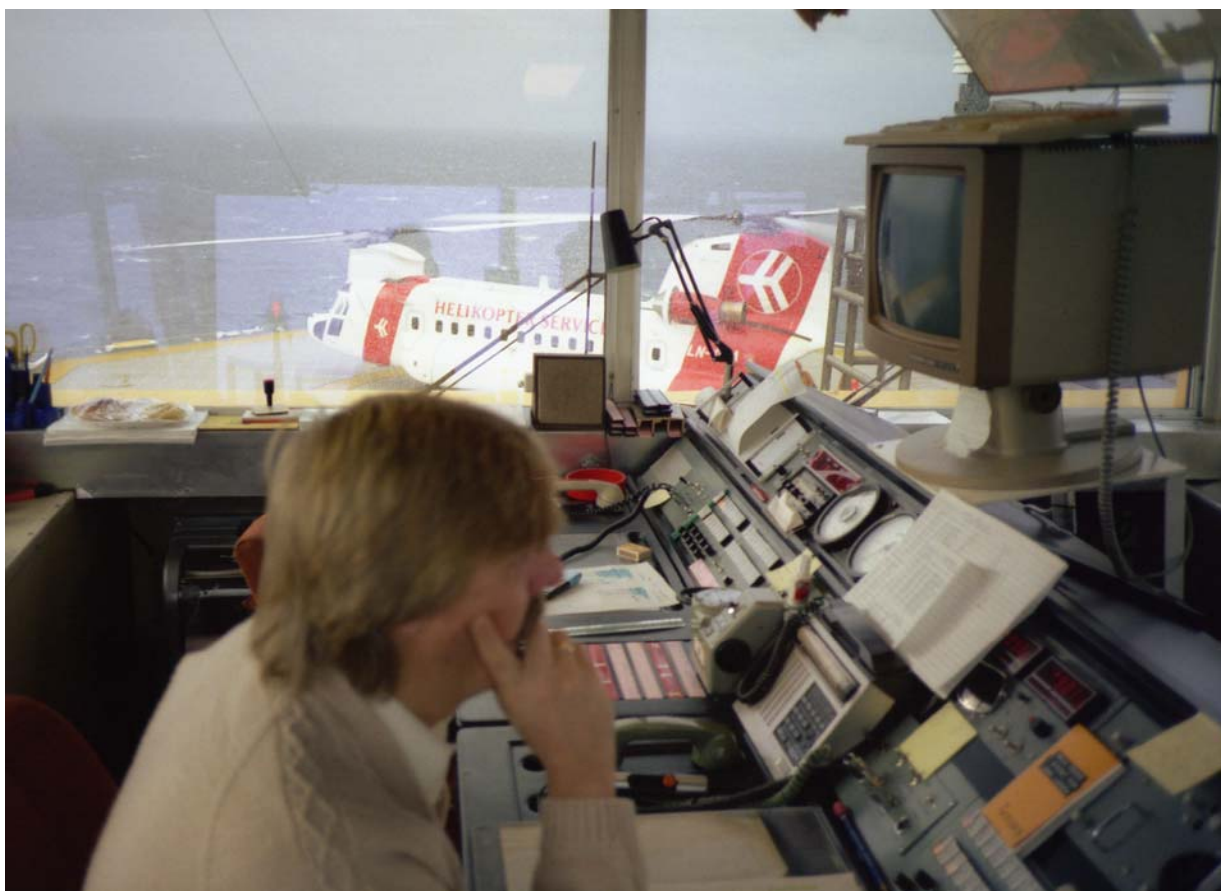
Foto via Per Tjetland

Vietnameserne hadde Mi-8 og fikk nye Mi-17. Dette samarbeidet ble avsluttet i 1995, men forbindelsen er ikke brutt i det HS leier inn en LII, LN-OHH. Denne skal returneres i år (2006) Mi-8 fikk jeg anledning til å fly.

**Introduksjonen av Boeing 234 Chinook – nytt logo**

Alt i 1976 var det samtaler mellom Hancke og Alan Bristow vedr. 44-seteren Boeing 234 Chinook. Det var snakk om å kjøpe 6 maskiner for operasjoner over Nordsjøen. Boeing greide

ikke å komme opp med tilfredsstillende garantier, spesielt for motorene. British Airways Helicopters kjøpte imidlertid to maskiner. Dette presset mot en helikopterprodusent førte til opprettelsen av European Helicopters Operations Committee, EHOC, som altså var en interesseorganisasjon for operatørene. EHOC består fremdeles i 2005. Morten H. Hancke gikk av 1.9.1981. Først under direktør Erland M. Raastad ble et kjøp av to maskiner et faktum i 1982 etter at PPCON (senere COPNO etter fusjonen med Conoco) hadde indikert stor interesse. Kontrakt med oljeselskapet forelå imidlertid ikke. Vi fikk imidlertid en ny arbeidsgruppe i HS: Kabinbetjening! Seks kvinner og to menn ble ansatt i 1983. Den første maskinen kom til Forus den 16. mai 1983. Samme år kom også AS332L Super Puma og den første Bell 214ST. Ett år senere hadde en fremdeles ikke kontrakter for maskinene og nervøsiteten bredde seg i HS. PPCON's Jakob Rugland inngikk imidlertid kontrakt med HS i juli -83 for en Chinook, og den første flygingen til Ekofisk fant sted den 18.7.1983, med nytt logo.



Fra Ekofisk tårn

Foto: Per Gram

Dette var en stor suksess, men maskin nummer to var arbeidsløs, og maskin nummer tre ankom våren 1983. Disse ble benyttet til tungløftarbeid i hele Europa og sporadiske flyginger for oljeselskapene. Maskinene ble i HS' eie inntil 1994 da de forsvant ut av norsk register. Dette skyldes en ulykke i engelsk sektor samt noen hendelser her hjemme som satte en støkker i passasjerene. Det var disse som til syvende og sist squeezet maskinen ut av markedet. En maskin gikk til Trump Helicopters og en til Columbia Helicopters i USA.



1985 Ulla Førre utbyggingen

Foto: Per Gram

Der HS personell er stasjonert eller er innom, deltar vi alltid i sosialt samvær:



1992 Ekofisk



1993 Draugen

Fotos: P.Gram

Leveraged buyout – Andenæs Gruppen gjør sitt inntog

Dette var den tøffeste saken til da og ble senere kun overgått av kanadiernes oppkjøp av HSG. Brødrene Tor og Kjell Andenæs kjøpte gjennom Andenæsgruppen, et eiendomsselskap, opp aksjer i HS. Det begynte med at Oslo Havnelager, et datterselskap til Andenæs Gruppen, kjøpte en liten post på 1,6%. Samtidig startet fusjonssamtaler mellom Lufttransport (LT) og HS. LT hadde tapt kontraktene med Statoil og Hydro. Her er å bemerke at sannsynligheten taler for at LT fikk drahjelp fra disse oljeselskapene for å skape konkurranse med HS. Nå var det slutt på hjelpen og kontraktene var tapt. Den 12.12.1986 ble LT fusjonert inn i HS, og HS overtok driften. Andenæsgruppen, som da hadde eierinteresser i LT, fikk 20% av aksjene i HS. I mars 1987 kjøpte Oslo Havnelager ytterligere 7% av aksjene, og i mai ytterligere 20%. Dermed hadde gutta 48,6% av aksjene, noe som også reflekterte seg i styrets sammensetning. SAS hadde 20% av aksjene, og det var til dels dramatisk da det ble kjent at posten var gått til Andenæs gutta. Det førte til spontan sitt-ned aksjon i HS. Trafikken stoppet i 5 timer. Andenæs Gruppen fikk styreformannsvervet, og den 20. oktober innsatte styret Kjell Andenæs om adm.dir. Den 28.6.1988 ble det kjent at Tor Andenæs ville kjøpe aksjer for 380.-/stk og at Oslo havnelager og HS skulle fusjonere. Braathens Helikopter ser nå dagens lys under flygesjef Mike Boxill og signerer en intensjonsavtale med Statoil og PPCON. Gutta lånte kr. 500 mill med havnelageret som sikkerhet, aksjene ble kjøpt og HS overtok gjelda den 1.1. 1989. HS eide plutselig prestisjebygget Oslo Havnelager! Uroen blant de ansatte spredte seg til oljeselskapene og oljearbeidernes organisasjoner truet med aksjoner for å støtte de HS-ansatte. PPCON brøt kontrakten med HS. Gutta lovte å selge seg ned, noe de også holdt. De fikk med seg kontanter for dekning av gjeld i USA, ca. 100 millioner.

Midt oppi dette flyttet HS mesteparten av aktiviteten over til Sola til nye og tidsriktige fasiliteter. Det var en lettelse for våre operasjoner.



Bell 212'er på Ekofisk Hotel

Foto: P. Gram

Under ny direktør, Christian Brinch, ble HS børsnotert. Konkurransen offshore med Braathens og Mørefly førte til anslagsvis 20% færre flytimer enn året før. Braathens Helicopters ble opprettet den 1.6.1989 og startet sine operasjoner i juli 1990. De ble fusjonert med HS i september 1993. Bond Helicopters ble fusjonert inn i selskapet i 1994. Da fulgte Lloyd Helicopter Group Pty.Ltd. i Australia med på kjøpet. HS AS endret navn til Helicopter Services Group ASA (HSG) i 1996, og den skandinaviske virksomheten ble utskilt i et heleid datterselskap, Helikopter Service AS.

I 1995 var HS Group verdens største helikopterselskap. I 1998 ble Court Helicopters i Sør Afrika kjøpt.

Da så flåten slik ut, i sannhet et megaselskap:

Helikopter Service Group



Kanadiske eiere - og ny logo

HSG's styre hadde i mange år arbeidet for å få opp aksjeverdien. Selv om selskapet enkelte år fikk uventet gode resultater, så ble ikke dette reflektert i en kursstigning. Det var frustrerende



samt at det gjorde selskapet sårbart, akkurat som da Andenæs Gruppen tok over i 1988. Kanadieren Craig L. Dobbin kunne vise til sitt irske statsborgerskap da han gikk tungt inn i HSG i mai 1999. I juni hadde han ikke mindre enn 90% av aksjene og eide da HSG. Det var intet de ansatte kunne gjøre. Canadian Helicopter Corporation, senere CHC Helicopter Corporation, ble på meget kort tid et av verdens største helikopterselskaper. Selskapet ble dannet så sent som i 1994 gjennom en fusjon mellom tre kanadiske helikopterselskaper. Da oppkjøpet av HSG fant sted var CHC og HSG omtrent jevnstore; HS hadde 170 luftfartøyer og CHC hadde 212 maskiner. Begge selskapene opererte over store deler av verden. Vyene til CHC slik vi ansatte fikk det forklart, var å fortsette kursen til HSG. Det viste seg etter hvert å ikke holde stikk. Mer og mer av det tradisjonelle HS ble flyttet til CHC Scotias base i Aberdeen. Pr. juli 2005 har ikke HS lenger noen driftsmidler. Disse er overført til CHC's andre selskaper. Vårt senter for helikopteroperasjonene er flyttet til Aberdeen, noe LT forøvrig har reagert negativt på, samt at mye tungt vedlikehold også er lagt dit. Phillips kontrakten går over til Norsk 1.9.06. Kontraktene med Talisman og BP ble overtatt av Norsk den 1.1.06. Vi tapte også Bodø – Værøy – Røst, en kontrakt vi hadde hatt i mange år. For øvrig den eneste flyruten vi har hatt bortsett de tidligere nevnte forsøkene mellom Stavanger og Haugesund. Den 15.5.06 ble det annonsert at HS hadde vunnet tilbake Statoilkontraktene ut fra Sola og Brønnøysund samt offshore SAR på Heidrun! En kan derfor si at HS lever i beste velgående i jubileumsåret!

Viktige fremskritt

Introduksjonen av værradar i 1970.

GNS kom i årsskiftet 82/83, men med begrenset bruk de første årene.

M-ADS kom i 1990. En forbedring for norskregistrerte helikoptre, men kan ikke brukes i trafikkseparasjonsøymed.

HUMS kom i 1991.

Flygerne måtte selv laste- og losse bagasje og last på installasjonene til havs og på land! Dette uvesenet ble avskaffet først på begynnelsen av 90-tallet.

Flytting av operasjonene fra Forus til Sola. Det var en veldig viktig operativ sak, selv om HS' administrative ledelse syntes det var bortkastede penger.

Innføring av 50/50 systemet var banebrytende og en trendsetter.

Lateral separasjon- og vertikal separasjon til 1000' var også viktig og i henhold til ICAO's anbefalinger.

Kontrollert luftrom vest av Flesland. Et voldsomt fremskritt for helikopteroperasjoner til havs, kanskje det viktigste som har skjedd i bransjen, hele verden sett under ett.

Avinors styre har vedtatt at det skal introduseres kontrollert luftrom i den sydlige delen av norsk sektor i løpet av 2007.

Krystallkula

Det er ikke lett å spå om noe i denne bransjen; til det har det vært for mange overraskelser. Jeg tror at CHC vil fortsette som før med HS, men at synet på fortjenestemarginene og forståelse for norsk arbeidsliv og medbestemmelsesordninger må endres radikalt.

Jeg vil her skyte inn hvor begeistret jeg er over kvaliteten på våre yngste flygere! Flere av denne typen må bestilles øyeblikkelig!

S-92B blir lansert med 5 rotorblader!

EC225 blir introdusert i norsk sektor.

Det blir leting etter olje- og gass i Barentshavet før 2010.

Det blir (kanskje) en effektiv NOTAM tjeneste for flyttbare installasjoner som når frem til flygerne før flyging!

Epilog

Når jeg nå legger fra meg pennen og ser tilbake, så ser jeg en fantastisk spennende karriere som er få forunt. Jeg ser veldig gode og profesjonelle kolleger ved 338 skv., 333 skv. og i HS, men jeg ser også at helikoptret er en innretning som krever mye vedlikehold og kjærlighet, en omsorg maskinene finner blant HS' veldig proffe omsorgsarbeidere; mekanikerne!

---oo00000oo---

Kilder: Boka "Start Rotoren" av Jan-Petter Helgesen

Samtale med Sigbjørn Stie

Samtale med J.P. Petersen samt lån av informasjon om historikk

Diverse "Panorama", "Rotorbladet", og årsrapporter fra styret i HS/HSG

Knut Hegles artikler i Cockpit Forum nr. 4 og 5, 1979

HS' arkiv

Kåre Lyngstad

Kjell Bakkeli

Jan E. Linderud

Hans Heen

Hans Gaarder

Kjell Rivalsrud

Per Tjetland

Sigbjørn Stie

Haakon Harholt

Ivar Pettersen

Sverre Songe Paulsen

Olav Feidje

Tore Bristol