

SIVIL HELIKOPTERFLYGER

(det går som regel bra)

FORORD

Tilbakeblikk over utvikling og hendelser i min karriere som sivil helikopterflyger (1967 – 2007). Noen situasjoner kunne ha forandret alt, men fikk ikke utvikle seg til det verst tenkelige.

Håper også at dette til en viss grad belyser den sivile helikopterbransjens utvikling i disse årene. Mye skjedde og hadde sine konsekvenser.

Selv har jeg vært heldig som har fått være med på dette eventyret.

Bakgrunn

Var flyinteressert fra ca. 12 års alderen.

Det var nok det å kunne sveve over fjellene i Sunndalen som fikk meg til å drømme om å fly. Kanskje det var latskapen i meg som så for seg at det måtte være herlig å kunne fly til fjells i stedet for å slite seg opp Hallarvasslia, Toya og alle de andre bratte liene i de fjellene som jeg var så glad i.

Drømmen var å fly ute i naturen. Ruteflyging med store fly tiltalte meg ikke.

Bushflyging i Alaska/Canada var den ultimate guttedrømmen.

For en sunndaling var det egentlig bare to muligheter sett ut fra foreldrenes ståsted.

Jobb i kraftstasjonen eller på Aluminiumsfabrikken (nå Hydro).

Eneste videregående skole på Sunndalsøra var yrkesskole på den tiden. Det ble elektro på meg. Egentlig det beste skoleåret jeg hadde på Sunndalsøra.

Etter yrkesskolen fikk jeg tilbud om lærlingeplass med en gang hos Simens i Trondheim.

Da satte jeg foten ned. Jeg ville noe annet. Det var i lufta jeg ville, koste hva det koste ville.

Hadde jobbet i alle ferier på morfars butikk, men det var ikke noen framtid for meg. Siden var det korttidsjobbing i kraftforsyningen og så fast jobb som gravemaskinfører hos Alf Engen.

Utfordrende jobb for en 17-18 åring.

Siden jeg ikke var noen foretrukket kandidat til Forsvarets Flyskole (for egenrådige med egne løsninger) så begynte jeg å fly i Værnes flyklubb i 1966.

Morfar hadde pensjonert seg fra butikkdriften på Sunndalsøra etter at mormor døde. Han fant seg etterhvert en tidligere venninne (Jenny Myran) fra ungdommen som også var blitt enke og flyttet til et lite småbruk på Lånke i Stjørdal. Bare ti minutter fra Værnes flyplass.

Lånke ble min helgeresort i et års tid.

Finansene var bra med god inntekt fra mange timer bak gravemaskinspakene i ukedagene.

Morfar og Jenny syntes det var stor stas med besøk. Hadde det som plommen i egget i denne perioden.

Med Hilmar Tollefsen som hovedinstruktør ble det A sertifikat i løpet av året. Teorien hadde jeg tatt tidligere med kurs gjennom NKS og eksamen i tårnet på Værnes.

Fløy hele programmet med Piper Cub 65hk. De fleste timene på LN-MAV. Hadde et par timer med Piper Colt. All instruksjon og soloflyging på J3 Cub gikk fra baksetet. Egen utsjekk på forsetet.



LN-MAV. Piper Cub J3 65 HK

Det hele gikk stort sett greit. Klubben tok seg godt av meg.

En av Luftforsvarets instruktører ved flyskolen på Værnes, Jan Einar Jansen, fløy en god del med meg i klubben. Husker han ofret en hel lørdagskveld da han inviterte meg på middag. Etter middagen sendte han kona på stua, og vi ble sittende på kjøkkenet og prate flyging og flyteori hele kvelden. Flott type må jeg si. Streng og real. Han tok seg spesielt av meg. Første solo med Kaptein Knut Tangvik fra Braatens under en utvidet bakkestopp på Værnes. Kjent flyger og sønn av presten i Stjørdal.

En hendelse under denne perioden husker jeg veldig godt.

Hadde fløyet solo med landingsrunder noen uker tidligere. Hadde ikke noe navigasjonstur enda. Hilmar fikk en telefon fra Ørland flyklubb. De spurte om vi hadde noen tur til Ørland denne dagen. Det skal vi ordne sa Hilmar.

John Birger – tror ikke du har noen problemer med å finne flyplassen på Ørlandet. Vi har jo nesten vært der ute tidligere. Jeg sender deg på solonav dit for å hente Gøsta Johanson. Gøsta Johanson – det var jo en av mine helter. Omtalt i Vi Flyr, og jeg hadde sett ham fly imponerende aerobattikk med Bucker Jungman under flystevnet på Gardermoen i 1963!!
Oy, oy.

Cuben hadde ikke radio så klareringer gikk på lyssignaler fra tårnet.

Hilmar snakket med tårnet på Ørland og skisserte så opp flyplassen der for meg.

Jeg skulle lande på den såkalte «Otterstripa», ikke på hovedbanen. Den skulle være grei å finne.

Været var vanlig trøndersk overskyet vintervær med vind fra nordvest.

Dette skulle bli moro!

Av gårde bar det og i fin stil fløy jeg over Trondheimsfjorden, passerte Vanvikan og hadde Ørland flystasjon foran meg. (senere avtjente jeg 8 måneder av verneplikten der)

La opp i.h.t. avtalt innflygingsprosedyre. Etablert på downwind så jeg til min forskrekkelse at vindenretningen var nesten 90 grader på «Otterstripa» og vindpølsa sto rett ut. Det innebar nesten 20kts sidevind. *Mamma mia*

Hadde ikke trent nevneverdig på sidevindslandinger enda, men nå var det muligheter. Hadde jo lest om det og Jansen hadde gått grundig inn på dette den lørdagskvelden.

På finalen registrerte jeg et solid opplegg mot vinden. Fikk rettet opp siste del av innlegget langs landingsbanen rett før maskinen satte seg og fikk til en grei landing. Pulsen gikk høy mens jeg lot maskinen rulle nedover banen og hastigheten avtok.

Før jeg rakk å reagere tok vinden tak i maskinen og jeg befant meg på vei ut av banen. Ikke sjans for å rette opp, da ble det fare for velt. Siktet mellom to banelys og ut i åkeren bar det. Ga på motor og brems, og fikk til en relativt elegant 180 grader høyresving og inn på banen igjen, som om ingenting hadde hendt.

Tror ingen så det, men jeg var litt «shaken» der jeg takset inn til Flyklubben.

Stolt fikk jeg hilse på «legenden» Gøsta Johanson.

Han skulle fly tilbake til Værnes, men lot meg få fly fra baksetet.

Været hadde endret seg nå. Det var kommet snøbyger i området så vi holdt oss langs med fjorden innover mot Trondheim.

Mot Trondheim var bygene så store og tette at Gøsta tok kontrollen. Sikten ble etter hvert veldig dårlig. Vi fant Munkholmen, men da var sikten så dårlig at vi måtte sirkle rundt den.

Det var ikke sikt til byen, bare til strandkanten og litt av Munkholmen. Vet ikke hvor lenge vi sirklet, men byen ga seg etter hvert og vi fortsatte mot Værnes og landet uten problemer.

Etterpå tenkte jeg mitt. Hadde jeg kommet inn i dette snøværet på soloturen. Hva ville jeg ha gjort!! Hadde nok snudd håper jeg!!!

Etter hvert ble jeg ferdig med A-programmet og fløy sertifikatprøven med Rynning fra Luftfartsdirektoratet. Det gikk veldig greit.

Min barndoms/ungdomskamerat, Sunndalingen Inge Jenstad, var UP korporal i Luftforsvaret på Værnes på denne tiden. Hans eldste bror var tidligere jagerflyger, nå i Braatens.

Mellomste bror var flygeleder på Fornebu.

Inge ble min første passasjer. Vi syntes det var veldig stas å kunne fly sammen i Cuben.

Han ble senere dataingeniør i Norsk Data.

Fortsatte i gravemaskinbransjen fram til våren 1967.

Da hadde jeg fått tilbud om plass på AS Flytransports flyskole på Hamar (Stafsberg). Med innvilget lån fra Statens lånekasse var jeg sammen med vel 20 andre unge gutter klar til å begynne flygerutdannelsen mot B-sertifikat den 2. mai 1967. Ole Martin Nordbye var sjef på flyskolen. Det var en kvikk og artig kar som hadde sine særegenheter. Jeg hadde aldri noen problemer med ham. Det var det en del andre i senere kull som fikk når økonomien i selskapet begynte å skrumpe.

Begynte med teori og flyging på B programet for fly.



Klassebilde Stafsberg 1967

Det jeg ikke visste da jeg begynte hos Flytransport var at de hadde kjøpt en helt ny Hughes 300B og hadde planer om å starte utdanning av helikopterflygere.

Roy Estensen, instruktør og Aage Larsen, mekaniker var ansatt. Begge tidligere fra Luftforsvaret og Helikopter Service AS.

(Roy var dekorert helikopterflyger fra Luftforsvaret. Under dramatiske omstendigheter prøvde han og tekniker å berge en belgisk jagerflyger som hadde skutt seg ut over Andsfjorden)

Så snart skoletillatelse og mekaniker/flysertifikater var i orden var de klar for å ta elever. Med så mange flygere under utdanning på flere flyskoler i Norge skjønte jeg at det ikke ville bli så lett å få jobb med kun et minimum flytimer og B-sertifikat. Lånekassen var svært raus på denne tiden.

Helikopter – hadde egentlig vært noe som passet til mine interesser hele tiden. Inntil da var det kun Luftforsvaret som hadde utdanning av helikopterflygere i Norge.

Nå var sjansen der. Utvidelse av studielånet skulle gå greit – 56000.- kr. kostet det.

Helikopterleien var 400.- kr./t.

Sammen med Svein Ødegård meldte jeg meg på helikopterkurset - og det har jeg aldri angret på.

Det var svært spennende å begynne å fly helikopter. Maskinen var usannsynlig ustabil i forhold til fly, men det ble veldig morsomt etter hvert som jeg fikk taket på det. Roy var en tålmodig og dyktig instruktør. Vi skulle ha minimum 100timer helikopter. I tillegg måtte vi ha 100 timer på fly for å kvalifisere til B-sertifikat.

En hendelse er spikret fast under fixedwing perioden i Flytransport.

Nordbye sendte oss ut som co-piloter på taxi turer med passasjerer. Slik fikk vi introduksjon til sjøfly og tomotors (Cessna 310). Selskapet disponerte en Cessna 206 på flottører som tilhørte en av elevene, Lars Ola Megård.

Lars Ola hadde bra erfaring på sjøfly, men ennå ikke fløyet opp til B-sertifikat.

Lars Ola og jeg skulle fly fire passasjerer fra en bilforretning (Holum og Haug) fra Hamar til Stavanger. Vi la av gåre fra sjøflyhavna i god stil - søkk tung maskin. Dette var min første tur ved spakene på et sjøfly. Været var halvgodt så vi måtte gå rundt høyder i terrenget.

Kom etter hvert over i Setesdalen. Ville prøve å krysse fjellpartiet mot Ryfylke. La kursen inn i en relativ trang fjelldal som gikk øst – vest. Etter en kort stund så vi at dette ikke gikk. Vi holdt lavt over vannet som gikk i dalbunnen.

Lars Ola vregnte så den tunge maskinen i skarp swing tilbake mot Setesdalen. Det var trangt i dalen. Maskinen skakte og ristet kraftig da halepartiet delvis stallet ut, men vi kom velberget i rundt. De bak satt stiv i blikket og skjønnte at dette ikke var helt standard.

Vi fløy ned Setesdalen og fulgte kysten til sjøflyhavnen på Sola. Været var for dårlig til å fly over fjellet. Samme vei tilbake senere på dagen.

Mange år senere fløy jeg i lange perioder på Ulla Førreanleggene med linjebygging.

Da fant jeg ut hvor vi hadde vært den gangen. Vi hadde fløyet inn over Botsvannet med sjøflyet. Det vi ikke visste om den gangen var den solide kraftledningen som krysset vannet litt lengere inn fra der vi snudde med sjøflyet !!!

Vi tok først A-teori helikopter og fløy opp til A-sertifikat med Kristian Thoen. Det var kjekt med A-sertifikat. Vi kunne jo ta med kjente på helikoptertur!

Ut over høsten ble det fjellflyging og lasteflyging for B-sertifikatet.

Januar 1968 var vi klar for oppflygning til B-sertifikat etter at ny teoriprøve ble avlagt for Luftfartsdirektoratet på Fornebu.



Fra oppflygning. Kristian Thon, Roy Estensen, forfatteren, og Svein Ødegård



Blek men fattet

Sertifikatprøvene gikk greit. Det ble pressedekning og omtale. I følge Flytransport var Svein og jeg de første sivilt utdannede helikopterflygere i Norge. Det hadde nok vært noen sivile konverteringer av erfarne fixed wing flygere tidligere (Kristen Andersen, Erik Langseth, Knut Solbakken og William Krabseth som jeg vet om), men vi var vel de første som tok det fra «Scratch» i Norge.



Fra billedbladet NÅ

For min del måtte jeg vente ca. to måneder før sertifikatet kunne hentes ut. Jeg var ikke gammel nok for B-sertifikat, men på fødselsdagen i mars ble sertifikatet utstedt.

Etter hvert kom det til flere elever ved helikopterskolen. De neste var Øivind Breda og Arne Steinmo.



Fra Stafsberg

For å bygge opp ekstra flytid fikk jeg slepe seilfly med Piper J3 Cub til Hedemark Flyklubb. Kjøkk helgesyssesting.

Under denne tiden hadde jeg fått veldig godt vennskap med Roy og Aage. Var mye hjemme hos de og hadde god kontakt sosialt. Skjønte etterhvert at disse karene hadde sine egne planer!!

Det var kontakt med Flytransport og Bergen Air Transport. BAT hadde fått en Super Frelon til Sola og hadde behov for co-piloter. Da måtte vi ta instrumentbevis.

For å forberede meg på dette tok min gode venn Geir Harildstad og jeg et 30 timers instrument link kurs hos Sterling i København. (Geir begynte senere i Luftforsvaret. Ble testpilot og senere Generalmajor og sjef på Kjeller)

BAT planene gikk i vasken. Maskinen kunne ikke brukes på plattformer i Nordsjøen. For stor og tung for helidekkene.



BAT Super Frelon

Første oppdrag (operasjon Torbudal)

Nå var sertifikatet i lomma – men hva skulle vi ta oss til.

Flytransport sa de ville bruke oss som instruktører etter hvert.

Påskene nærmet seg og sertifikatet brant i lomma!!

Til Aage hadde jeg foreslått om vi ikke kunne leie Hughes`en av Flytransport i påskene og fly hyttefolkene til fjells fra Sunndalsøra. Aage var med.

Fikk en avtale med Flytransport om å leie maskinen og Aage skulle stå for det tekniske.

Averterte i lokalavisen (Under AS Helilift). Mor tok imot booking over telefon. Det så ut til at mange ville ta sjansen på å fly til hytta i Torbudalen med en sambygding til påske.

Alternativet en slitsom skitur opp liene til hytta. Den kunne ta fra 6 – 8 timer. Veien var jo stengt.

Så fredag før palmehelgen var vi klar for å starte fra Hamar. Hadde bestilt flybensin til Sunndalsøra og det var mange som hadde booket seg på. Jeg kjente jo alle.

Med fulle tanker og godt vær på østlandet bar det nordover. Været nordover visste vi kunne være utfordrende. Det var nordvest og byger. Hadde satt inn dobbelkontroll så Aage kunne få holde litt i stikka.

Da vi passerte Lesja og fløy inn mot Torbudalen (hvor vi har hytta) så jeg snøbygene foran.

Jeg var godt kjent og etter hvert snek vi oss langs kraftledningen ned i den trange Litjdalen som førte til Sunndalsøra. Snøbygene var veldig tett nå, og ganske langvarige.

På Litjidalavatnet måtte vi lande. Ingen sikt forover. Det var mye snø på bakken.

Der opplevde jeg min første virkelige landings whiteout. Løssnøen virvlet opp og jeg kunne bare så vidt skimte noen bjørkestrær forut. Prøvde å sette maskinen rolig ned, men uten at jeg merket det drev jeg mot venstre. Med en relativ heftig sideveis bevegelse i maskinen ble Aages bein skjøvet kraftig mot stikka under landingen. Da jeg merket det senket jeg collectiven så hardt jeg kunne helt ned, og der satt vi. Heldigvis - det eneste riktige i en slik situasjon. Så for meg, i et split sekund, at vi skulle velte der. (hadde jo lært at man skal lande med en svak forover bevegelse på maskinen under slike forhold, men!!!!)

Ventet og fikk ned pulsen. Bygen lettet såpass at vi kunne fortsette etter en stund, men sikten var ikke akkurat god.

Lengere ned i dalen gjenkjente jeg gårdene og jeg kjente noen av de som bodde der.

Været var såpass dårlig nå at det ikke var forsvarlig å fortsette. Mindre snø på bakken der så jeg landet og stengte av. Gikk inn på gården og fikk ringe til foreldrene mine som begynte å ane uråd. Dette har jo tatt mye lengere tid enn oppgitt.

Da var det bare noen få minutter til idrettsplassen vi skulle operere fra. Utover dagen kom vi oss ned dit.

Neste dag var vi klar til å begynne. Folk stimlet til og lokalavisen var tilstede. Dette var jo en «stor» begivenhet den gangen.

Første tur med to passasjerer og utstyr opp til hytta si gikk veldig fint. Været var greit. «Nå var vi i gang»



Fra idrettsplassen på Sunndalsøra. Aage fyller bensin.

Vel tilbake på idrettsplassen vurderte vi å fylle på bensin. Tanken sto på over kvart og en tur tok ca 20 minutter. Både Aage og jeg var sikre på at dette var rikelig. Planla å fylle etter neste tur. Mange ventet på tur. «Der gjorde jeg den store tabben»

Avleverte passasjerer og utstyr og startet på turen ned. Bare noen minutter etter take off lyste Fuel low lampen på instrumentpanelet. Fuelmåleren sto plutselig på bortimot null. «Fan og». Visste at det var bare å lande ASAP. Svingte i rundt og landet foran hytta til mine foreldre. «Hva gjør jeg nå. Her er gode råd dyre».

Før jeg dro fra Hamar hadde jeg snakket med min gode venn fra Lesja, Håkon Bøe. Han hadde leid en Super Cub på ski for å drive rundflyging ved Gåsbu turisthytte i Lesja, som ligger ved den sydlige enden av Aursjøen. Ikke så langt fra der hvor jeg befant meg.



Håkon Bø i Super Cub (omkom under ambulanseflyging ved Sandnessjøen 11. desember 1970)

I det fine været var han sikkert der tenkte jeg, men hvordan få tak i han!!!

Et stykke fra hytta hadde Vassdragsvesenet en liten nødtelefon kiosk. Jeg løp så raskt jeg kunne på snøen den kilometeren det var opp dit. Kom til kraftstasjonen på Sunndalsøra og ba om å bli satt over til turisthytta. Og av alle ting. Håkon var der. Han lo noe helt for j..... da han hørte hva som var problemet. Han hadde nok bensin og skulle starte opp med en gang. Jeg ringte til Sunndalsøra og ga beskjed om «forsinkelsen».

Ikke lenge etterpå kom Håkon med sin eneggede tvillingbror om bord i Super Cuben. De var klin like de to.

Jeg hadde funnet fram en kanne fra båtnaustet og satte i gang med å drenere fra vingetankene på Super Cuben. De hadde rikelig om bord. Tok ca 20 liter og så startet jeg nedturen. «*hva fan skulle jeg si!!*»

Vel ned ble det mange spørsmål. Aage å jeg skyldte på feil på bensinmåleren, Det kom også i avisa.

Hadde jeg regnet bedre på flytid og all bakkekjøringen på vei til Sunndalsøra ville jeg nok ha tatt bensin etter første turen. «*Learning the hard way*».

Hvis jeg ikke hadde vært så heldig å få tak i Håkon hadde transport av bensin med taubane og snowmobil fra Vassdragsvesenet vært eneste utvei.

Neste dag fikk jeg min første ambulanse tur. En ansatt i Vassdragsvesenet hadde kjørt utenfor et lite stup med snøscooter og skadet arm/skulder.



Første ambulansetur - fra Osbu. Skeptisk til været!!

Etterpå gikk det på løpende bånd med folk til fjells. Vi holdt på til onsdag før skjærtorsdag. Mine foreldre og brødre fikk sin første helikoptertur opp til hytta og var mektig stolte.

På onsdag ettermiddag pakket vi opp, og med lommene fulle av kontanter fløy vi til Hamar. Når jeg senere gjorde opp med Flytransport satt jeg igjen med ca. 1800.-kr. En brukbar sum i de dager og første inntekt fra flyging. Aage fikk selvfølgelig sin del.

AS Helilift - 1968

Ut over våren 1968 startet Roy og Aage sammen med Grim Saug og Ole Storile opp med AS Helilift, på Hamar. De pantsatte hus og grunn for å komme i gang.

Litt senere kom min tidligere arbeidsgiver med gravemaskinene inn med 40 000 kr. i aksjekapital.

Jeg ble første medarbeider og skulle være hjelpemann på den innleide Alouette III (Prototype 003) maskinen fra SAAB i Sverige. Lønna var 20kr. dagen pluss diett på reise. «*slett ikke verst*»

Det var sikret en kontrakt med AS Linjebygg i Molde på flyging i Nordnorge. Det skulle bygges varslings/relestasjoner (Nadge) på fjelltopper fra Bardufossområdet til Porsanger.

Ole og Grim satte i gang med å søke oppføring av hangar og kontorer på Stafsberg.

Vi startet fra Hamar 6. juni 1968.

Første destinasjon var Brønnøysund, hvor Roys familie kommer fra. Flyplassen der var ennå ikke bygget, men skulle komme senere. Oppdraget for Linjebygg skulle starte noe senere så vi skulle være noen dager der.

For å spe på med reisekassen satte vi i gang med rundflyging i Brønnøysund.

Det gikk ganske så bra og hjalp godt på, for kassakreditten begynte å bli ganske slunken.

Vi fikk vår første større snag på maskinen der - startproblemer. Tennpluggene for start ga ingen gnist. Coilens isoleringsbelegg på spolene var krakelert. Aage fikk tilgang på hotellets kjøkken. La spolene oppi en gryte og satte på varme. Belegget i spolene myknnet og festet seg til ledningene igjen.

Spent installerte vi coilen på motoren. Maskinen starter!! Dette var jo et lite under og godt gjort av Aage.

Så bar det opp til Bardufoss. På Moen i Målselv fikk vi leie to hybler og vi fant en grei landingsplass like ved, bak telegrafan. Det ble vår hovedbase denne sommeren.

Roy og jeg delte hybel. Aage og Grim (de delte mekaniker jobben og kom hjem av og til) hadde den andre. Reservedeler og utstyr ble fordelt i noen kott tilhørende hyblene.

Det ble en fantastisk sommer, selv om været til tider var utfordrende. Det ble mye venting. Under denne tiden fikk jeg virkelig lære om lasteoperasjoner og flyging i fjellet. Alouette III hadde hjulunderstell. Dette trodde vi var en bakdel. Med hjemmelagde ski på hovedhjulene viste det seg at maskinen var meget fleksibel for landing ute i terrenget.

Lasteplassene lå i Takelvdalen Målselv, Kitdalen, Reisadalen, Masi og ved Skoganvarre i Porsanger.

Ellers hadde vi tilleggsoppdrag rundt om i Finnmark, Suljetelma og fra Fauske. Vi fløy vel ca. 250 -300 timer denne sommeren og jeg fikk logget mange timer.

For å avløse Roy av og til, ble Torstein Hamborg (NK 339 skv.) sjekket ut og fløy en del for oss. Ut på høsten ble Steinar Fredriksen (339 skv.) ansatt. Vi fløy opp på Alouetten samtidig med Kristian Thoen som kontrollant fra LD.

Steinars første uke på jobb endte i havari med LN-ORQ oppe i Takelvdalen. Ingen personskader heldigvis. Maskinen ble påført store skader og sendt med lastebil til Hamar. Jeg var tilbake på hybelen i Hamar.

Jobben for Linjebygg denne sesongen var avsluttet. Alle materialer og betong var fløyet opp. Neste år skulle elektronikken installeres.

På Stafsberg var nå hangaren delvis ferdig. Jeg ble satt på jobb med avsluttende arbeid på hangaren. Jobbet med dette fram til jul.

Ledelsen jobbet hardt med å få tak i nytt helikopter.

Fabrikkny Alouette III ble levert fra fabrikken i løpet av 1969 og stasjonert på Banak flyplass.

Rekruttskolen på Værnes ventet på meg i januar.

Se avsnitt om operasjoner fra Lakselv/Banak.



Torstein Hamborg med Alouett III - LN-ORQ



LN-ORQ på Kvæangsfjellet



Ny hangar på Stafsberg under bygging



Lasteflyging Sappen - Reisadalen



Ettersyn - Aage og Grim

Andre oppdrag - 1969

Islosing

Fikk permisjon fra førstegangstjenesten om sommeren med utsjekk på Bell 47G2 og islosing på Østgrønland.

Helilift hadde leid en Bell 47G2 fra Ernst Hansen i Molde for skoleflyging med Anton Doublaug, Per Rustad og Boris Milenkowich. Svenske Bjørn Criegstrøm var instruktøren. Rett fra militærtjenesten, med mange måneder uten flyging, dro jeg med de til Savalen for utsjekk på denne helikoptertypen. Svært rusten fikk jeg de nødvendige timer. Bjørn var ikke imponert, men det gikk.

Skulle på islosing på Østgrønland med denne maskinen.

Lastet maksimalt, fløy Roy og jeg til Kjevik. Tekniker skulle være Aage. Han fløy til Kjevik med småfly og hadde med ytterligere deler og utstyr. Vi skulle møte ishavsbåten Thala Dan utenfor Flekkerøy.

Først skulle jeg sjekkes ut på landing bevegelige helidekk. Og bevegelig var det.

I vel 20 kts vind og noe sjø greide jeg å gjøre noen lunde brukbare landinger på det vesle dekket bak på båten. Så var det inn til Kjevik for å hente Aage. Roy ønsket meg tvi tvi og ut til båten bar det. «*Isen ved Østgrønland neste*»



Om bord Thala Dan - Aage sjekker Bell en ute i Atlanteren



Underveis



Bell 47G2 LN-ORT. På besøk i Scoresbysund Østgrønland

Landingen på helidekket Thala Dan var ikke akkurat perfekt. Ble stående så midt på dekket at vi ikke fikk sikret halerotoren. Sammen med mannskapet fikk vi trukket maskinen helt fram og da kunne Aage fint nå helerotoren. Mannskapet skjønte ikke helt hvorfor jeg ikke kunne starte opp og flytte maskinen lengere frem. Det skjønte jeg!!!! Det var bra dønning og stor bevegelse på båten.

Vi hadde noen rolige dager til vi kom frem ved iskanten. Båten hadde passasjerer og gods til Scoresbysund. Dette lille stedet hadde ikke hatt kontakt med omverden siden sist høst. Vi var livslinjen deres.

Isforholdene var ganske gode dette året. Hadde noen få turer over drivisen sammen med førstestyreren og vi kom greit igjennom.

Fikk to turer til Scoresbysund denne sommeren. Ikke så mange flytimer som jeg ønsket, men en flott opplevelse.

Tilbake på Hamar og jeg hadde fortsatt et par måneder igjen av permisjonen. Helilift hadde kontrakt med Nera, Bergen som skulle installere elektronikken på alle stasjonene vi hadde flydd på året før. En annen Bell 47G2, innleid fra en forretningsmann på Hamar, ble benyttet. Avløste Steinar Fredriksen i Kautokeino og sammen med Georg Stensrud fartet vi rundt på de stedene vi hadde operert med Alouetten sommeren før. Å fly en Bell 47G2, full lastet, var en spennende utfordring på landingsplasser opp mot 5000ft. Ikke mulig å hovre. Måtte bare treffe landingspunktet. Heldigvis var jeg ganske godt kjent. «*En uvurdelig læreperiode*».

En spesiell jobb kom opp i denne perioden. Ute ved Tranøy fyr ved Hamarøy skulle det bygges en ganske lang bro fra land og ut til fyret. Broen skulle gå over sjø og land bort til fyret. Det skulle støpes fundamenter som skulle holde brodekket oppe. En kreativ ingeniør fra kystverket hadde fått konstruert en betongtobb av et 200 liters oljefat. Vi hadde alltid levert sement og sand hver for seg der hvor det skulle støpes. Nå skulle vi levere ferdig sement i forskalinger med denne primitive selvlagde tobben. Aage med flere års anleggflyging på baken hadde aldri vært med på noe lignende. Levering av ferdig sement direkte i forskaling hadde nok ikke blitt utført tidligere som han visste om. Vi var nok blant de aller første til dette. Vi satte i gang og det gikk relativt greit selv om hoverreferansene til tider var begrenset. Arbeiderne tok bare tak i tobben og fikk justert den i god posisjon for åpning. Fikk vel med en 2 – 250 kg.sement i hvert hiv. Da var det ikke mye krefter igjen i Bell'en. Det var kort avstand mellom sementblanderen og forskalingene. Det ble stort sett høy hover. Vi fikk levert sementen og kystverket var fornøyd. På vei tilbake til basen på Moen, like før Narvik, begynte oljetrykksmåleren å gå veldig langt ned. Vi landet og sjekket oljenivået. Det var svært lite olje igjen på tanken og vi hadde ikke mere olje med oss. Ventet en stund på bakken slik at maskinen fikk kjøle seg ned. Når vi startet opp var oljetrykket litt høyere. Vi fløy noen minutter til vi fant en bensinstasjon og landet der. Aage gikk inn og kjøpte en olje som nesten hadde de spesifikasjonene som var nødvendig. Da ble trykket fint og vi kom frem til basen uten problemer. Det ble naturlig vis fult oljeskift når vi var framme. Tilbake på basen på Moen i Målselv gjorde vi opp loggboken. 16:45 timer på to dager!! Et uendelig antall hiv ble det. Nå var vi virkelig slitne i armer og bein. Dette var et intenst oppdrag som jeg aldri glemmer. Mange år senere overnattet Sonja og jeg på fyret.



Tranøy fyr

Høsten kom raskt og jeg måtte inn til militæret igjen. Denne gang til Ørland Flystasjon. Tjenestegjorde ca. 8 måneder ved flyteknisk. Som eneste menige på avdelingen hadde jeg det etter forholdene veldig bra.

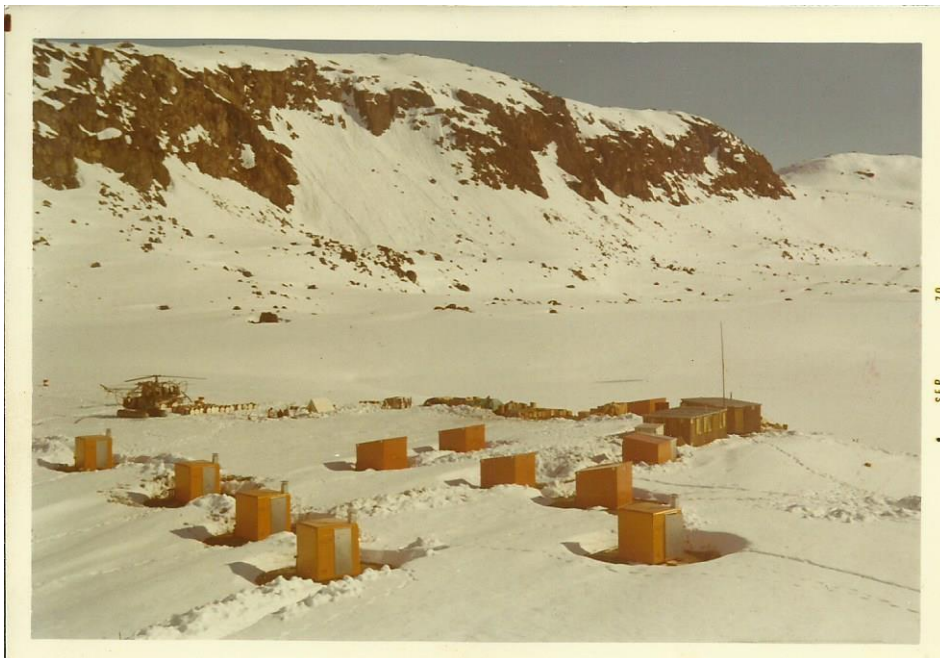
Søndre Isortoq 1970/71

Helilift hadde sommeren 1969 fått kontrakt med Grønlandsfly for ekspedisjonsflyging for det grønlandsk/danske Kryolittselskabet.

Oppdraget var å bistå en større geologisk ekspedisjon inne på platået opp fra Søndre Isortoq fjorden og på Issua innunder innlandsisen. Dette er et område på Vestgrønland mellom Godthaap og Sukkertoppen (senere Nuk og Manitsog).

To Alouette II maskiner med to teknikere var innleid fra Heli-Union. Helilift stilte med Flygerne Jens Erik Normann og Olof Wickmann det første året..

Hovedleiren besto av to brakker som fungerte som spisesal/kontorer/lager og flere små plastikkhytter (2 x 2m) og noen lette trebrakker.



Leiren Søndre Isortoq 1970

Våren 1970 – ferdig med førstegangstjenesten og klar for nye oppdrag dro jeg til Hamar. Med sitrende spenning i kroppen ble fikk jeg beskjed at første tur var til Paris, deretter Vestgrønland, nærmere bestemt leiren ved Søndre Isortoq som ligger ca.45 min. flyging øst for Sukkertoppen.

Det blir utsjekk på Alouette II hos Heli-Union i Paris. «Går det an å være så heldig». Hadde nylig truffet min nye kollega, Stig Åberg, på Hamar. Vi skulle jobbe sammen ut fra leiren i Søndre Isortoq i ca. 1.5 måned. Deretter skulle Owe Karlquist avløse Stig. Jeg skulle være der hele perioden - vel tre måneder. Begge kom fra «Svenska Marinen».

Helilift hadde ikke akkurat mye penger. Billigste måte å komme til Paris på, fra Hamar, var med tog. Det ble en Inclusive Tour fra København med en gruppe eldre damer på billigste kupe med seks overnattingsplasser. (tre i høyden).

Etter Hamburg var det tid for å legge seg. Konduktøren slo ut køyene og damene begynte å skifte til nattøy. De fleste hadde armer- og benproteser som de også tok av seg.

Da gikk jeg på gangen og ble sittende på et klappsete der noen timer inntil en barmhjertig kvinnelig konduktør lot meg få overnatte i hennes kupe. Hun skulle jo jobbe hele natten og brukte ikke kupeen.

I Paris fulgte jeg reiseselskapet på hotellet. Der ble det adjø med selskapet. Jeg skulle jo fly med Alouetten til København.

På hovedbasen til Heli-Union sentralt i Paris (Issy-le-Moulineux - Hvor Bleriot i sin tid opererte fra) ble jeg møtt av Charles Smidt, flygesjef i Heli-Union. En legende i helikoptermiljøet (det visste ikke jeg da).

Vi fløy to timer med fulle autorotasjoner så gresstustene fløyk og et par timer rundt Paris - dermed var jeg sjekket ut på Alouette II. Litt brief ble det også på Flight Manualen (kun på fransk).

Skulle fly til København noen dager senere med en erfaren pilot (Campion).

De to maskinene ble nå satt på flottører, utstyrt med lastebrygger, lastekrok (manuell type, ingen speil) og HF radioer.

I København skulle de lastes om bord på skip som skulle gå til Godthaap, hovedstaden på Grønland.

Under «fridagene» i Paris møtte jeg de to franske teknikerne som skulle være med, Jean Cornec og Jean Broussard. Kjempekarer begge to. Jean Cornec hadde vært på samme jobb året før og kjente godt til hva som skulle foregå. Vi sjekket ut nattlivet i Paris om kveldene, de var begge fra Normandie. Ble raskt godt kjent. Jean Cornec tok senere pilotutdanning og fløy i mange år for Heli-Union.

Turen til København gikk greit. Litt uvant med at mine franske kolleger hivde i seg et par halvliter med øl under bakkestopp og lunch i Brussel før vi startet på neste legg som var til Hamburg.

Landet på Kastrup ut på kvelden og parkerte der.

Jeg dro til Hamar. Måtte få Alouette II inn på sertifikatet. Skulle reise sammen med Stig til Grønland om vel en uke. De franske flygerne leverte maskinene på kaien neste dag.

Så bar det opp til Grønland. Teknikerne måtte seile opp. Vi etablerte oss på Godthaap Hotell. Der traff vi to besetninger fra Heliswiss. De skulle fly med to Bell 47J for en ekspedisjon sydpå.

Heliswiss sjefen, Walter Germrot, var også tilsted for å se sine gutter vel avsted.

Dessverre forsvant den ene Bell'en i sjøen en måneds tid senere. Kun piloten var om bord. Tror ikke han ble funnet noen gang.

Etter noen dager kom båten med Alouettene og teknikerne våre. Maskinene ble fraktet opp med lastebil til heliporten i Godthaap, som var Grønlandsfly's hovedbase den gangen.

Det ble noen dager med klargjøring av maskinene med prøveflyging og sjekk av radioutstyret. Vi hadde HF radioer med slepeantenne, og alt måtte jo fungere perfekt før vi etablerte oss i campen.

Med alt utstyr på maskinene var det ikke mye igjen til lovlig nyttelast. Vi regnet med en snitt på 400kg. i underhengende last.

Så bar det av gårde. Første stopp Sukkertoppen. Der møtte vi ekspedisjonsledelsen.

Det var i hovedsak finske geologer som deltok. Vi fikk grundig brief av Keto som var lederen.

Jens Erik Normann, som hadde fløyet der året før, hadde laget en god beskrivelse av jobben. Så vi var godt mentalt forberedt på jobben.



Fra Sukkertoppen heliport



Med drivstoff til leiren ved Søndre Isortoq



Alle forsyninger ble fløyet inn fra lektere slept av denne båten.



Pick Up fra lekter.

Leiren – Søndre Isortoq lå fint til ved et vann et stykke fra selve Isortoq fjorden. Når vi ankom var det svært mye snø. Vi måtte grave oss ned til de små hyttene (2 x 2m). Været var bra, men det kom inn noen fronter av og til.

Første oppgave var å fly inn alt nødvendig utstyr og drivstoff til leiren. Vi brukte ca. 25 minutter pr. runde. To lektere med alt utstyr var slept inn i isen på Isortofjorden.

Fra fjorden steg terrenget bratt opp til ca. 800m for så å flate ut. Leiren lå i ca. 300 moh. Med så mye snø i terrenget var det ikke enkelt å navigere. Alt var hvitt og ukjent.

Første tur rotet jeg rundt en god del før jeg fant leiren. Tror jeg brukte dobbel tid på første hiv. Bet meg godt fast i de holdepunktene jeg fant i terrenget. Siden gikk det greit.

Det ble massiv transport med underhengende last fra fjorden og til leiren. Tror vi holdt på en ukes tid før lekterne var tømt.

Siden kom det en hel flokk med finske geologer som vi hentet på Sukkertoppen.

Disse satte vi ut i terrenget og forflyttet de en gang i uken. De var henvist til telt hele sommeren.

En gang i uken hentet vi geologene ved teltene og tok de inn til leiren. Der hadde vi sauna. Den var mektig populær.

Ved siden av geologene hadde vi et mannskap fra Suomi Malmen som drev kjerneborring på forskjellige lokasjoner ut i terrenget. Det var mye flyging for de. De flyttet kanskje et par ganger i løpet av sommeren.

De hadde mye tungt utstyr og vi måtte fly ut brakkene de skulle bo i.

Stig mistet en av brakkene under den første flyttingen fra hovedleiren. Brakken snurret veldig i tauene som brakken var stroppet opp med. Jeg lå bak med en tilsvarende brakke. Ga Stig beskjed og at han burde lande da det var fare for tauene som den var stroppet opp med ble gnagd av. Hadde ikke før fått sagt fra så slet brakken løs fra helikopteret og dundret i bakken.

Vi hadde jo ikke lastespeil som vi alltid brukte i Norge. Derfor var det ikke mulig å ha så god oversikt av lasten under flyging som vi ønsket.

Vi hadde ikke kontrollert oppstoppingen skikkelig før vi skulle flytte brakkene. Disse brakkene hadde jo blitt løftet med helikopter mange ganger så vi trodde det var skikkelig gjort.

Jeg satte fra meg brakken med en gang og vi fløy tilbake til leiren for å hente mekanikerne, ekspedisjonslederen og mer tauverk.

Siden jeg var en «erfaren lastemann» fikk jeg stroppet brakkene slik jeg hadde lært. Da hang de fint uten rotasjon når vi kom i gang igjen. Ekspedisjonsleder Keto ble mektig imponert.

Men de hadde mistet en av de tre brakkene de hadde for boremannskapet. Det ble trangt for de denne sommeren.

Midt i perioden kom Owe Kalquist opp og Stig reiste hjem. Det var mye flyging så sommeren gikk fort. Ut i august var vi tilbake i Godthaap. Feiret en vellykket ekspedisjon i en fantastisk natur og dro hjem til Hamar.

Grønlandsfly havarerte grunnet is i begge motorer med en S61N uten personskaade denne høsten. Maskinen ble berget og reparert.

To år senere fikk samme maskin en fatal ulykke hvor alle 15 ombord omkom.

Kjente begge flygerne, Bjarne Hammer og Stocholm.

Stocholm hadde tatt helikopterkurs hos Helilift.

Kåre Kalsveen opererte vår første Hughes 500 på Narsassuak denne sommeren.

Vel hjemme på Hamar ventet nye oppgaver. Første jobb var utsjekk på Hughes 500 hos SAAB i Norrkjøping.

Operasjoner fra basen i Lakselv/Banak (1969 – 71)

Helilift etablerte base i Lakselv i 1969 med en Alouette III. Steinar Fredriksen var basesjef og pilot. Teknisk pendlet fra basen på Hamar. Selv avtjente jeg verneplikten på Banak i ca fire måneder etter rekruttskolen på Værnes. Hadde søkt luftforsvaret på denne stasjoneringen i håp om å bygge opp erfaring med flyging sammen med Steinar i ledige perioder. Dessverre var det lite aktivitet på basen i den første tiden og lite/ingen flyging for min del. Steinar Fredriksen sluttet senere i Helilift og begynte i Helikopter Service, Forus. Etter verneplikten ble det jobb på heltid for Helilift.

Høsten 1970 bestemte Helilift seg for å revitalisere basen i Lakselv. I oktober fløy jeg med Boris Milenkowich som hjelpemann/co-pilot med Hughes 500 C (LN-OQI) fra Hamar til Banak.

Hovedbeskjeftigelse skulle være ambulanseflyging. Småflyplassene i Finnmark var ennå ikke utbygd og luftbåren ambulanse gikk med Varangfly i Kirkenes fra de flyplassene som fantes. Forsvaret med sin 339 skvadron tok ambulanser når de var i området. Sporadiske ambulansetransporter ble utført med sjøfly. Helilift hadde fått en avtale med myndighetene om kompensasjon basert på utførte antall kilometer. Dette ga en ganske bra timepris og gjorde det mulig holde operasjonen i gang. Vi utførte mange ambulanseoppdrag Vinteren 70/71. Etter hvert økte det på med forskjellige transportoppdrag.

Hughes 500C

Denne helikoptertypen var vel ikke den mest egnede til flyging med pasienter. Det er et svært lite helikopter bygd for observasjonsflyging i US Army. Flyegenskaper, stabilitet og hastighet var meget bra. Når maskinen var trimmet godt opp holdt den posisjonen ganske bra.

For å få plass til sykebåre var maskinen utstyrt med boblevinduer på bakdørene. Det innebar at hode og føtter på pasienten stakk utenfor skrogsiden på maskinen. Svært utsatt i tilfelle havari. Vne satt til 110kts med bobledører.

Teknikerne Myggland og Stensrud konstruerte et barestativ av lagerhylleprofiler(Dexion) med en sponplate på toppen. Dermed fikk vi plass til sykepleier/jordmor eller lege for pasientassistanse. Medfølgerne satt på en tynn pute på gulvet uten mulighet til å bøye noe særlig på beina.

Av utstyr hadde vi flottører av en aerodynamisk type som var skrudd fast/tredd igjennom understellet.

Flyinstrumenter besto av fartsmåler, høydemåler (ingen VSI) og magnetkompass. Mangel på gyropanel med horisont, gyrokompass og radarhøydemåler gjorde operasjonen krevende vinterstid i Finnmark.

I tillegg til VHF hadde vi fått installert en ADF mottaker. Denne var av en svært enkel type med en fri roterende frekvensvelger. I helikopter var den ikke så egnet da vibrasjoner resulterte i at den ikke holdt på frekvensen.



Med Boris. Vi prøver bæreinstallasjonen i Hughes 500C. LN-OQI



Utprøving av bæreinstallasjon. Boris på båren.



Ikke mye plass her.



Den plagsomme bobledøren

Operasjonene

Vi fløy optimistisk og spente fra Hamar til Lakselv hvor Helilift hadde kjøpt en enebolig hvor vi skulle bo.

Var mye beskjeftiget med å få etablert basen i begynnelsen.

Oppdragene kom etter noe mediadekning i lokale aviser og NRK.

Dagene begynte å bli korte og det var ikke snø på bakken ennå.

Vår erfaring med nattflyging var kun 5 timer (sertifikatkravet) landingsrunder på Hamar.

Jeg hadde nesten 1000 timer, Boris betydelig mindre.

Natt VFR er avhengig av brukbart vær med naturlig horisont og visuelle referanser.

Ved overskyet vær er det lite naturlig horisont i mørke selv om skybasen er god. Snødekt bakke og måneskinn hjelper på lysforholdene.

Et gyropanel med kunstig horisont ville ha vært til stor hjelp selv om vi ikke på noen måte hadde mye instrumenttrening.

Vår første ambulansetur gikk til Kjøllefjord for å bringe en fødende og jordmor til Hammerfest sykehus. Det begynte å mørkne når vi startet opp.

Været var overskyet med noen sluddbyger på kysten. Vi strøk over Børselvfjellet i god stil.

Nå var det blitt helt mørkt. Vi la ut over Laksefjorden med sikt over til en fyrlykt på den andre siden av fjorden. Det var stort sett det eneste lyspunktet vi hadde i sikte. Naturlig horisont fantes ikke. Noe lys fra Lebesby syd for oss, men det forsvant etter hvert som vi kom utover fjorden.

Stor ble overraskelsen da vårt eneste lyspunkt foran oss plutselig forsvant. Det ble bekt - mørkt. Vi skimtet vel fjorden under oss, men var såpass langt fra land at vi ikke kunne skimte noe som ga gode referanser eller horisont. Heldigvis var maskinen veldig stabil og jeg hadde fått trimmet den god opp. Det ble og fester blikket på høyde- og fartsmåleren og hold stikka

så rolig jeg kunne. Torde ikke gjøre noe forsøk på å svinge eller endre attitude. Pulsen steg voldsomt. Så hørte jeg Boris sa: Der er fyrlykten på igjen. Takk og pris, positiv kontroll igjen. Men den gleden varte ikke mange minuttene. Fyrlykten slukket igjen og kom på igjen etter ca. «lange» 30 sekunder.

Et havari med en Bell 47J utenfor Brønnøysund, ikke lenge før, under tilsvarende mørke forhold, slo meg plutselig. De to flygerne, som jeg kjente (Tor Nyseter og Bjarne Hovden) overlevde, men fikk en lang svømmetur i det iskalde vannet.

På andre siden av Laksefjorden begynte vi å skimte terrenget ganske bra og snart kom vi over land og fikk etter hvert lysene fra Kjøllefjord i sikte.

Inn med pasient og en jordmor av den eldre garde!! (det var kanskje vi som var veldig unge). Snart bar det avgårde langs kysten, mot Magerøya og Hammerfest sykehus. Der hadde ingen av oss vært før, men det bekymret oss ikke.

Magerøya var godt synlig og vi styrte videre vestover. Så begynte sluddbygene.

Ba Boris følge godt med på vårt Cappelens veikart. Snart var vi inne i bygene, med sikt kun mot sjøen som brøt mot land. Det gikk sakte, men sikten var ikke helt håpløs, så det gikk framover langs kysten.

Plutselig dukket et tettsted med ganske mye lys opp. Hvor var vi nå???

Bygen var tett og vi sirklet rundt over lysene et kvarters tid. Etter mye snuing på kartet mente Boris at det var Havøysund vi fløy over. Bygen ga seg og vi fortsatte med relativt gode siktforhold mot Hammerfest.

Fant sykehuset og landet rett foran hovedinngangen.

Vi fikk utrolig mye skryt av jordmoren etter landing. Hun skulle bare visst!!!

Hadde mange ambulanseturer fra Kjøllefjord og andre plasser på Nordkynhalvøya denne vinteren.

Ble i Hammerfest natten over og fikk roe oss godt ned på sykepleierskolens internat!!.

Tidligere på høsten hadde en av mine kamerater (Per Kristiansen fra Langfjorden) på B kurset på Hamar omkommet under forsøk på nattlanding i havneområdet i Hammerfest med sin Cessna 180 på flottører. Dette var en pasient transport fra Altaområdet. Alle om bord omkom da flyet traff en liten holme som lå i innflygningstrasèn.

Dette ble en vinter med en usannsynlig bratt læringskurve. Vi var unge, men ikke dumdristige. Det var nok av feller å falle i med å drive en slik operasjon i dette området. Vi hadde begrenset erfaring og helikopteret var mangelfullt utstyrt for denne operasjonen. At ledelsen hadde tillit til oss på den tiden har jeg tenkt mye på siden. Min gode Mentor, Roy Estensen, stolte tydeligvis på oss.

En skremmende opplevelse var det at en av bobledørene spratt opp ved maks. lovlig hastighet. Profilen på dørene skapte et kraftig sug og dørlåsene på disse helikoptrene var notorisk dårlige. Så vi var forsiktige med hastigheten etter at vi opplevde dette.

En erfaring vi fikk ut over vinteren var at det under godt men kaldt (-15 – 25 grader) vintervær ble det relativt vanskelige siktforhold under mørkeflyging. Masse iskrystaller i lufta reduserte horisontalsikten betydelig og visket bort den naturlige horisonten. Vertikalsikten var bra, men uten lyskilder på bakken, var det ikke flybart rett og slett med det utstyret vi hadde..

Vi fant ut av dette ved å klatre i sirkel over flyplassen til 4- 6000ft. Vertikalsikten var jo god. Vi så stjerner over oss og hadde god sikt vertikalt. Det var litt utfordrende når alle lysene var bak oss under sirklingen. Det gjaldt å trimme godt opp. Oppe i høyden avtok iskrystallene og det dannet seg en tydelig horisont med iskrystallene under oss. Det ble som å fly på topp. Dit vi skulle var det som regel bra belysning så det gikk greit med innflygning og landing. Ut mot kysten var det som regel mindre med iskrystaller.

Vi hadde en hjertepasient fra Alta som skulle til sykehuset i Hammerfest.

En lege fulgte med, men situasjonen for pasienten ble mere og mer kritisk underveis.

Turen tok ikke mange minuttene og vi landet ved sykehuset.

Legen kjempet med pasienten. Båren kom ut før rotoren stanset, legen styrtet ut og løp bak helikopteret. Boris skrek ut, jeg satt med kontrollene. Legen passerte under halebommen bare centimeter fra halerotoren.

Pasienten døde før de kom inn i sykehuset.

Bare tilfeldigheter gjorde at vi også ikke fikk en død eller hardt skadet lege på denne turen!! Avstanden mellom bakkant på flottørene og halerotor var svært liten.

Ruten mellom Banak og Hammerfest gikk som regel over Skaidi. Dette er et værutsatt område når nordvesten setter inn. Bygene trykker seg inn mot stigende terreng og gir vanskelige flyforhold. Som regel gikk bygene ganske raskt forbi. Det hendte flere ganger at vi ble stående og hovre over bensinstasjonen på Skaidi til bygen gikk over. Den var godt belyst.

Det er en tur over dette området jeg aldri glemmer. Medhjelper/copilot var Anton Dobloug som nylig hadde avløst Boris.

(Anton omkom 4. januar 1991 under en ambulansetur for NLA. Kolliderte med en kraftledning og alle om bord omkom)

Vi kom fra Banak og skulle til Hammerfest. Det var mørkt og i slutten av november.

Mye snø hadde kommet og det kom fortsatt inn byger fra nordvest.

Vi fulgte E6 mot Skaidi i lett snødrev og lav høyde over det vegetasjonsløse området.. Snø på bakken, veien og telefonledningene ga oss brukbare referanser.

Med ett satt vi inne i en kraftig snøbyge. Torde ikke snu. Da ville jeg miste alle referanser.

Gikk enda lavere. Satte på landingslyset som fanget opp telefonledningene og veien.

Veien var dekt med mye løssnø, noe som ga total whiteout når jeg forsøkte å lande der. Stor sjanse for å havarere mao.

Fortsatte derfor i høy hover med landingslyset rettet mot telefonledningene. Skimtet veien like bortenfor.

Vel, dette så ut til å gå ganske greit. Fikk bare bruke tid.

Plutselig ble alt helt svart. Landingslyset hadde sloknet. Så ikke annet enn instrumentpanelet og snøkavet utenfor. All sikt utenfor var borte for meg. Her var det om å gjøre å ikke havarere for hardt og ikke treffe ledningene. «*HSI og Radarhøydemåler!!!!*» Anton skjønnte problemet og stirret intens framover.

«*Der ser je buskas*» ropte han gjennom intercomen. «*Sjå te høgre*». Jeg så til høyre og fikk øye på noen busker som jeg kunne sikte imot. Som ved et under sluttet også snøbygen og vi kunne se nedover mot Skaidi. Resten av turen gikk greit. God sikt mellom bygene.

Tilbake igjen på basen diskuterte vi bortfall av landingslyset og hvor kritisk det kunne være i vår operasjon. Sikringen på landingslyset gikk ved lave hastigheter. For lite kjøling på lampen.

Vi ble enige med tekniker om å anskaffe en skikkelig 1000m lyskaster som benyttes på lastebiler og montere denne på helikopteret.

Med en solid 1000m under buken som kunne stå på i ubegrenset tid følte vi oss mye tryggere.

Vi testet den og det viste seg at den ga god spredning av lyskjeglen og dermed bedre referanser ved sakteflyging og hovring. Dette skulle vi få god bruk for om ikke så lenge.

Hopen i desember. (Artikkel i Polarboken 2019-2020)

Det var blitt andre uke i desember. Vi var blitt forespurt om å bistå med evakuering av fire personer som hadde drevet med utmålsarbeid for Norske Fina på Hopen.

De måtte fra øya. Det var ikke nok mat der for ekstra overvintre.

Vi skulle dra fra Tromsø med selfangstskuta Nordbjørn (Jacobsens rederi) som skulle ta oss så nært Hopen som isforholdene tillot. Vi skulle hente de fire personene og så mye utstyr som vi fikk med oss.

Kollega Helge Siljoberg skulle være med som kjentmann. Han hadde ikke utsjekk på Hughes 500 på dette tidspunktet, men hadde ganske mye erfaring med flyging på Svalbard.

(Helge ble etter all sansynelighet den første nordmann på Nordpolen i 1980. Han og tre andre fløy en GLACE Bell 204B til polpunktet i forbindelse med FRAM 2 ekspedisjonen)

Ref. Polarboke. 2019 – 2020.

For meg ble det første tur til øygruppen. Trygve Mygland var med som tekniker.

«Litt av en introduksjon til Svalbard!!!»



Helge Siljeborg ved en annen anledning. Utsjekk på LAMA i Tromsø

Vi dro med oss så mye utstyr vi fikk med oss fra Lakselv. Hva dette oppdraget kunne innebære var ganske uvisst for oss. Nødradiosett, beregnet for livbåter samt diverse annet nødutstyr og en Mauser mot isbjørn fikk vi låne fra båten.

Vi hadde jo ingen aning på hvor lang flytur det ble mellom båten og øya. Det bestemte isforholdene (og jeg). Nordbjørn hadde ikke telegrafi eller radiobeacon som vi kunne peile med vår ADF. Interessant med tanke på flyturen tilbake til båten!!

På Hopen benyttet de frekvensen på telegrafi/morseapparatet til radiopeiling. De la en bok på nøkkelen! De hadde også fly VHF.

Nordbjørn hadde ingen kommunikasjon mot helikopteret.

Noen år tidligere hadde 339 skvadron med Torstein Hamborg og Steinar Fredriksen ved spakene foretatt en pasientevakuering fra Hopen vinterstid. De hadde et relativt godt utstyrt helikopter (Bell UH1B) og instrument trening. Et kystvaktskip tok de så nær øya de kunne. Over seg hadde de en Albatross fra Andøya som overvåket og hjalp med navigasjon under operasjonen.

Torstein som fløy Alouette III for oss i 68, og ble senere ble driftssjef for Helilift, hadde fortalt meg om denne operasjonen. Jeg hadde jo også lest denne historien i «Vi Flyr» noen år tidligere. Torstein fikk Kongens Fortjenestemedalje for denne jobben.

«Hvem ville lagt ut på en slik tur i dag med den erfaring og det utstyrskonseptet vi hadde?»

Nordbjørn hadde ikke helikopterdekk. Vi skulle operere fra lasteluka midtskips
Vi ble introdusert med båt og mannskap. Om bord befant seg ledende personer fra Fina og Rederi. Ikke mindre enn tre med sjøkapteins kompetanse fulgte, men Steinar Jacobsen var kaptein på skuta. Reder og kaptein Guttorm Jacobsen var med som den sjuende far i huset. En legende i selfangstmiljøet.

«Hvordan skulle en tjuetreåring hevde seg i dette miljøet når det begynte å røyne på!!!»

Så bar det avgårde nordover i vintermørket.

Demonterte hovedrotorbladene og lagret de på en sikker plass. Hadde ikke skikkelig overdekning som var tilpasset helikopteret. Brukte plastduk som vi teipet og surret godt til helikopterskroget. Fikk festet maskinen til lasteluka med gode stropper. «Klar for Barentshavet.»

Klar av kysten merket vi godt at dette ikke var Mjøsa.

Etter hvert økte vind og bølger vesentlig.

Vi sto på brua og overvåket situasjonen. Noe sjø brøt over bakken, men ikke videre over båten.

På brua fulgte vi værmeldinger og nyheter på radioen. Ikke de aller beste varsler mht. vind og bølger.

I nyhetssendingene (11. desember 1970) fikk vi plutselig høre at et ambulansefly fra Brønnøysund på vei til Sandnessjøen var savnet. Senere fikk vi beskjed om at flyet hadde krasjet inn i fjellet ved de Syv Søstre og alle ombord omkommet. Min gode venn fra Hamar, lesjingen Håkon Bøe var piloten.

Stille og trist til sinns ble vi på brua sammen med Kaptein, reder og Finafolk.

Vinden tok seg nå kraftig opp og båten stanget inn i den ene bølgen større en den andre.

Etter hvert kom det brottsjøer som skyllet over dekk. Helikoptret forsvant i korte øyeblikk når vannmassene traff.

Vi, helikopterfolk, ble mer og mer skeptisk. Trygve og jeg tok noen diskusjoner for oss selv omkring helikopterets sikkerhet og tilstand etter en slik medfart. Det er magnesiumkomponenter i vitale deler mm. og store krefter i sjøen som traff maskinen.

Sjøfolkene var av en annen oppfatning. «*Dette måtte da den helvetes loppa kunne tåle*».

Til slutt sa Trygve til meg at han ville nekte å signere ut maskinen hvis dette fortsatte.

Fikk samlet ledelsen om bord og satte foten ned for helikopteroperasjon hvis vi ikke kunne snu og legge oss i le for uværet hadde lagt seg. Arnøya var ikke så langt unna.

Båten snudde og vi gikk i le bak Arnøya. Skipssfolka var ikke happy, men hva skulle de gjøre oppe ved Hopen uten helikopter.

Vi lå i le bak Arnøya ca. et døgn før vær og sjøforhold roet seg og vi kunne fortsette.

Trygve og jeg fikk sjekket maskinen etter beste evne. Så ut som den hadde greid strabasene godt. (senere etter jul - når vi skulle hente maskinen på Skattøra i Tromsø, viste det seg at Bellcranken som styrte haleratoren var spist opp av sjøvann).

Vi nærmet oss iskanten syd av Hopen. Allerede 40 – 50 NM fra Hopen begynte forespørslene om vi kunne fly. Prøvde å forklare hav slags utstyr vi hadde å gjøre med når det gjaldt helikopter og navigasjon. Vi kunne nok komme oss fram til Hopen ved hjelp av peilinger på ADFen, men å fly tilbake kun med hjelp fra det ustabile magnetkompasset og uten peiling fra en ADF var helt uforsvarlig. Vi må så nær Hopen at vi har visuell sikt mellom øya og båten sa jeg klart og tydelig fra om.

Sjøfolkene virket overrasket og tenkte sitt. Visse ansiktsuttrykk og kommentarer ga beskjed om at de syntes nok vi var noen pyser, men jeg sto på mitt.

Så for meg en situasjon hvor vi ikke kunne finne båten langt ute i isødet syd øst for Hopen. Det ga frysninger over ryggen og vel så det.

Steinar Jacobsen ga full på full gass og vi stanget oss videre gjennom isen.

Etter en stund satt båten godt fast i isen. Vi ble fortalt at Nordbjørn ikke var blant de best egnede til å gå i isen. Båten var blitt forlenget for noen år siden.

Nå satt vi helt fast. Full thrust bak- eller forover hjalp ikke.

Ja ja, det var det tenkte jeg. Hadde jo vært i isen ved Øst Grønland og visste at dette kunne ta tid.

Men selfangerne fra Tromsø hadde råd for slike situasjoner.

De lempet en kasse med dynamitt og lunte ut på isen. La gubbene ut der hvor de mente det ville hjelpe.

Første salve hjalp lite. Det ble flere og kraftigere salver etter hvert.

Isen sprutet over båten. Vårt lille helikopter sto mitt oppe i det. Vi ba de slutte slik at vi fikk sjekket om det var skader på maskinen. Lasteluka var godt dekket av isbiter. Noen store nok

til å slå igjennom plexiglasset eller skade skroget på helikopteret, men heldigvis ingen skade skjedd.

Ba karene bruke mindre ladning. Fikk vi skade på helikopteret kunne vi bare returnere til Tromsø så snart vi var kommet løs.

«Helvetes vanskelige de helikopterfolkene.»

Vi kom løs.

Grønlandsflys isrekognoserings fly fra Søndre Strømfjord/Thule hadde nylig vært i området og fått tatt brukbare radarbilder over issituasjonen.

Ny teknologi med telefaks var kommet om bord. Bildene ga en god oversikt over hvordan vi kunne komme nærmere Hopen. Vi måtte gå nordøstover og nord for selve øya. Der var det en kile sørover i isen som muliggjorde seilas inn mot østsiden av øya, der basen lå.

Endelig var vi såpass nær at vi hadde muligheter for å fly. Avstanden tror jeg var ca.10 NM.

«Dette må dere for fan kunne greie. Vi er jo omtrent på land.»

Været var delvis skyet. Skybasen antatt ca. 1000ft. Måneskinn over skyene.

Vi så ikke noe lys fra øya der vi befant oss, men radarbildet løy ikke. Vi skulle nok finne landingsplassen rett utenfor basen på Hopen så fremt ADFen fungerte..

For å finne tilbake til båten skulle de sette på maksimal belysning med sterke strålekastere. Basert på dette besluttet jeg at vi kunne starte. Litt betenkt på at vi ikke så lys fra stasjonen, men folkene der rapporterte om høyt delvis skydekke og god sikt. De kunne ikke se båten heller. Lysforholdene, takket være måneskinnet over skyene, ga brukbare referanser.

Vi hadde tatt av all plastikk og montert rotorbladene på helikopteret. Maskinen hadde greid seg bra under seilassen.

Helge og jeg i helikopteret. Startet opp. Testet grundig de få systemene som var å teste. Viktigste å få peiling på ADFen. Hadde fått en kurs til stasjonen fra brua. Nåla pekte i riktig retning. Det var bare å løfte av.

Ut over isen i 3-500ft. Isen ga fin referanse. Ikke så mørkt som vi var vant til fra Finnmark takket være måneskinnet over skyene. Dette skulle gå bra, men så enda ikke noen lys fra stasjonen!!!

Før vi visste ordet av det var vi nesten inne i en tåkebanke.. Lave tåkeskyer forut. Kvikt ned til ca 50 fot, redusert hastighet og fikk referansene i isen tilbake. Landingslys og 1000meteren på. *(takk og pris for at vi fikk 1000 meteren installert!)*

Fløy meget sakte og lavt etter ADF nåla. Det var bare en vei å gå nå. Mot stasjonen på Hopen.

Grunnet vibrasjoner falt ADFen ut av frekvens. Ba Helge om å holde på apparatet hele tiden slik at vi hadde uavbrutt peiling. 1000 meteren var gull verdt nå. Ga fin spredning av lys nede på isen. Men det gikk veldig sakte.

Etter en tid, det følte som evigheter, så vi plutselig to blafrende lysobjekter «over» oss.

Så fikk vi øye på en bratt skråning oppover mot disse lysene. Da var saken grei. Vi landet oppe på brinken ved stasjonen mellom to oljefat hvor det brant lystig. Takk og pris.

«Nå blir det vel jul på Hopen».

Vi stoppet maskinen og fikk hilst på folkene. Stor spenning der, men de skjønnte at vi måtte vente. Tåka var tett nå. Gikk inn på stasjonen.

Etter en stund lettet tåka. De snødekte fjellene på Hopen viste seg praktfullt i måneskinnet, men noen Nordbjørn så vi ikke i horisonten. Fikk forklart at vi måtte ha visuell sikt ut mot båten. Det var ingen hjelpemidler for flyging utover.

Siden skydekket var godt sprukket opp ved øya bestemte jeg meg for å prøve. Planen var å stige opp langs med det godt månebelyste fjellet og komme på topp av skylaget. Hvis ikke det gikk kom vi tilbake.

Inn med to passasjerer og diverse utstyr. Det var ikke mye plass bak i maskinen men det gikk greit.

Startet opp og med god sikt mot fjellet steg vi raskt opp mot toppen. Skydekket kom under oss i ca 4000ft. og jeg satte kursen østover mot båten. Langt (virket bare slik) der ute fikk vi se en lyskjegle som beveget seg markant mot undersiden av skydekket. Nordbjørn!!! Skydekket var sprukket opp og det skulle ikke by på problemer å finne båten nå.

Overhead Nordbjørn var det en god åpning i skydekket og vi fløy elegant ned mot båten som hadde flere kraftige lyskastere pekende opp mot himmelen. Landet fint på luka. Trygve tok imot folk og utstyr og snart var vi i luften igjen. Steg opp gjennom samme hull i skydekket for å komme på topp. Igjen ekle følelser når vi hadde båt og måneskinn bak oss nesten inn i skyene, men vi var jo litt vant til dette fra Banak. (som jeg savnet et gyropanel). På topp over skydekket så vi fjellene på Hopen badet i månelys og etter noen minutter var vi over stasjonen og stupte langs fjellsiden ned mot landingspunktet. Inn med de to siste Fina folkene. Denne gangen hadde de også med en svær grønlandshund som tilhørte Reidar Hovelsrud. (Ble siden en kjent fangstmann og forfatter på Svalbard.)

Tok av igjen. Samme forhold som første tur. Så lysene fra Nordbjørn fint mot skydekket. «*Heldigvis snart oppdrag utført nå*».

Så, overhead Nordbjørn. Ingen åpning i skydekket lenger. Vi skimtet den opplyste båten gjennom skydekket. Så ut som de hadde brukbar skydekkehøyde under.

«*Hva fan gjør vi!*»

Sirklet over båten noen ganger og diskuterte med Helge hva vi skulle gjøre.

Vi skimtet jo båten der nede, og vi ville hjem til jul.

Satte opp maskinen opp med en passende innflygningsvinkel mot båten. Trimmet god opp med ca. 50kts på fartsmåleren. Etablerte en god descent og lot det stå til. Inne i det relative tynne skydekket var det ingen horisontal sikt, men vi skimtet så vidt båten.

«*Dette går jo fint. Vi er snart på dekk*».

Med ett blir alt rødt. Tror det er reflekser fra antikollisjonslyset og ber Helge om å slå dette av. Hjalp ikke. Hva er dette?? Det er fan meg et fallskjermbluss som hadde kommet utrolig nær oss når vi var på vei ned mot Nordbjørn.

Ja ja. Det var godt ment. Om bord hadde de hørt at helikoptret var over båten, men de kunne ikke se oss gjennom skydekket. Så de ville hjelpe oss med posisjonen.

Med rimelig høy puls kom vi oss under skydekket og båten lå foran oss. Landet lett på lasteluka og stanset helikoptret. «*Mission Completed*».

Nå kommer vi nok hjem til jul!!

Jeg var nok mentalt utslitt etter dette her, men arbeidet med å sikre helikoptret på lasteluke fikk tankene over på det vi skulle gjøre. Bra.

Nordbjørn kom seg fint ut av isen og i rom sjø. Kurs for Tromsø og vi slappet av.

Underveis sørover kom det en melding fra Bjørnøya radio med forespørsel om vi hadde poteter om bord. Deres lager av poteter hadde frosset og potetene var ikke spiselig.

Nordbjørn hadde flere sekker om bord som de kunne avse og vi kunne fly disse til basen på Bjørnøya.

Vi ankom nær Bjørnøya i tett snøvær og null sikt. Selv 1 NM fra land kunne vi ikke si det var forhold for flyging.

Helikoptret var klargjort og lastet med poteter. Vi ventet på flyforhold. Det varte og rakk før vi kunne skimte lys fra land. Skipsledelsen ble mer og mer utolmodig.

«*Helvetes pyser som ikke tør å fly i dette været*»

Jeg sto fast på at vi fløy ikke en meter før vi var sikre på å gjennomføre dette på en sikker måte. Det var åpen svart sjø, totalt mørke og tett snøvær nå. Helt andre forhold enn å fly over isen som ved Hopen. «*Det forsto jo ikke sjøfolkene*».

Skipsledelsen var i ferd med å kansellere hele potettransporten da det ble en lysning i snøværet. Vi så land og landingsplassen opplyst i lett snødrev. Vi måtte ta to turer med potetene.

Raskt startet vi opp og fløy de 2-3 minuttene det tok inn til land. Lempet ut potetsekkene og tilbake til Nordbjørn for en ny last.

En skikkelig flaske gammel Konjakk ble overlevert fra guttene på Bjørnøya. Glad for å få poteter til jul.

For meg var dette de første mørkelandinger på fartøy over åpent svart hav, i relativt dårlig siktforhold. Offshoreflygere vet godt hvilke utfordringer dette byr på. Vertigo/attitude kontroll er en utfordring under slike forhold og vi hadde ikke akkurat noen S61N og crew concept.

Sikret helikopteret og nå bar det for full fart mot Tromsø.
«Konjakken smakte herlig og ble ikke eldre».

I Tromsø ble vi mottatt som rene polarhelter. Intervju med presse og stor stas. Nå ville vi hjem til jul. Fikk parkert helikopteret i sjøflyhangaren på Skattøra og tok første fly sørover.

Helilift hadde julebord på Viktoria, Hamar den kvelden vi ankom. Det var allerede begynt da Helge og jeg ankom. Stor jubel der. Vi pustet lettet ut og kunne slappe av. Skjønte ikke at de kunne sende oss ut på et slikt oppdrag. Men det gikk jo bra.

Sliten etter over to månedrer på jobb ble det jul hjemme på Sunndalsøra.

I Reidar Hovelsruds bok om sitt liv på Svalbard omtaler han denne hendelsen.

Og for meg ble det en opplevelse for livet.

« *Dette var jo egentlig guttedrømmen da »*»



Om bord i Nordbjørn. Pilot John Birger Erstad, Kjentmann/pilot Helge Siljuberg, Tekniker Trygve Mygland.

Ferien ble ikke lang. 3.juledag bar det nordover til Tromsø sammen med Georg Stensrud. Hasteoppdrag i Narvik.

Oppdaget korrosjonsskadene på helikoptret så det ble ikke noe flyging første dagen. Deler fra vår andre HU 500 ble sendt opp fra Hamar.

På Fagernesfjellet ved Narvik hadde høyspentledningene iset så kraftig at noen master hadde knekt sammen av isvekten.

Det ble et interessant oppdrag med masse flyging med underhengende last. Mye av denne transporten ble utført i mørke. Lysforholdene i området gjorde dette forsvarlig.

Var ferdige etter ca. en uke ut i det nye året. Da gikk turen opp til Banak og Lakselv. Der hadde Anton vært noen dager og fått ryddet etter vår hastige avgang til Tromsø i desember (det var et lite selskap kvelden før vi dro).

Han hadde også startet arbeidet med å innrede leilighet i kjelleren på huset. Jan Olsen og familie skulle bo oppe.

Vi hadde fortsatt mange spennende turer rundt om i Finnmark. Det ble ofte turer for Forsvarets Fellessamband. Deres stedlige representant (Hans Nilsen) var veldig flyinteressert og benyttet enhver mulighet for et helikopteroppdrag. Vi hadde alltid doble kontroller i når han var med.

I mars tok jeg ferie på Kanariøyene. Kåre Kalsveen avløste. Han var rimelig erfaren, men hadde ikke mye mørke flyging i loggboken.

På Kanariøyene traff jeg Helilifts driftsjef Grim Saug helt tilfeldig. Han kunne fortelle at Kåre hadde havarert i whiteout forhold og mørke på Sennalandet langs riksveien. Ingen personskade. Han var opprinnelig på oppdrag for Forsvarets Fellessamband sammen med Hans Nilsen i Alta, og fikk en ambulanse forespørsel. Anton var igjen i Lakselv og fortalte meg senere at det var typiske iskrystall forhold som nevnt tidligere. Han dro til tårnet på Banak og prøvde å gi beskjed om forholdene, men fikk ingen kontakt. Kåre dro rett uti det og det gikk som det gikk.

Etter ferien fikk jeg med vår andre HU 500C til Banak

Mot påsketider 1971 kom Per Rustad opp. Han skulle flytte til Lakselv med familien til sommeren.

I påsken var vi invitert av sykepleiere fra Hammerfest til å bo i et hus de hadde leid på Skoganvarre.

Vi etablerte oss der med helikopter og lånt snøscooter fra Fellessambandet i sling fra Banak. Flott vær og mange fine turer med scooteren, reinkappkjøring i Karasjok og samebryllup.

Per og jeg kom fra Nordkyn og skulle krysse Børselvfjellet. Skybasen lå relativt lavt over det snølagte terrenget foran oss, men vi kunne se over så vidt. Jeg svingte i rundt for å holde oss over barmark. Dette ga noen minutter ekstra flytid. Per skjønte ikke denne manøveren. Forklarte at midt ute på den ubrutte snøflaten i relativt lav høyde oppstår det whiteout før du aner ordet av det. Det har svett erfaring lært meg.

Per overtok basen. En dag da vi snakket sammen på telefonen, for å høre hvordan det gikk, fortalte han meg at nå forsto han denne manøveren for å unngå ubrutte snøflater i gravvær. Han hadde også fått erfart dette «*The hard way*».

Etter hvert ble basen utstyrt med en Alouette III. Et aldeles fortreffelig ambulansehelikopter, men da var jeg på vei til andre eventyr.

Dette ble en vinter med mange spennende erfaringer. En lærer seg at i denne bransjen må en flytte grenser for å gå videre. Spesielt for oss som kommer inn med sivil bakgrunn. En blir satt veldig selvstendig på nye oppgaver. Selvtilliten øker, kanskje litt for fort og for mye!! (det kan vel kanskje ha bidratt til en hendelse som kommer til sommeren 1971!!).

Interessante turer – mai 1971

Helilift hadde inngått dry-lease kontrakt med sin Alouette III – LN-OQB til Heli-Union.

Maskinen skulle leveres på Heliport de Paris – Issy.

Maskinen hadde stått lenge uvirksom i hangaren.

Med på turen var Ole Brede Hemstad, elev/co-pilot og Grim Saug, tekniker.

Vi så fram til en flott tur nedover. Jeg hadde et par uker tidligere vært med å hente Alouette II maskinene vi skulle ha på Grønland, fra Paris til København

Det viste seg at Alouette III maskinen ikke var i den stand vi hadde forventet.

Fra Fornebu skulle første stopp være Gøteborg. Nedover Østfold fikk vi stadig Fuel Filter Warning. Vi hadde med et par ekstra filter og måtte lande på diverse jorder for å skifte filter. Mellom Fredrikstad og Halden hadde vi ikke flere filter igjen og landet på et jorde. Fikk tak i telefon og ringte Hamar.

Roy Estensen og Per Rustad kom ned med en Hughes 300 og hadde med flere fuel filtere. Alle landinger mm hadde medført bruk av mye drivstoff og vi fikk bestilt fyringsolje type Esso

Blue som vi tok et fat av. Alouetten kan jo bruke nesten all slags drivstoff. Det ble sent, vi stengte flygeplanen og overnattet i Fredrikstad.

Med nesten full tank og nye filter tok vi av mot Gøteborg neste dag. Var knapt kommet over til Sverige før varsellyset blinket igjen. Ny landing i skjærgården – nytt filter inn. Vel en halvtimes flyging til og nytt varsel igjen. Landet på en molo og la inn nytt filter.

Kom omsider til Torslanda. Da bestemte vi at dette kunne ikke fortsette.

Hele drivstoffsystemet måtte tømmes og renses.

Vi fikk en stor tankbil til å suge ut resten av drivstoffet. Fuelmannen drenerte så siste rest i en bøtte. Da hørte vi en forferdelig banning og okking på svensk ved helikopteret.

Herre min gud dette ar jo blå fotogen – for helvete, jag har 40000 liter på kjærran

Ole Brede og jeg trakk oss raskt unna. Her kunne det bli trøbbel.

Grim sto like rolig ved maskinen og uttrykte saklig: *Har du ikke sett blå parafin før?*

Etter litt disputt mellom de to så roet det seg og fuelmannen aksepterte at fyringsoljen som var kommet i tankbilen ikke representerte noen fare for flysikkerheten.

Grim fikk drenert og renses systemet og utpå dagen neste dag bar det videre.

Maskinen gikk nå utmerket - uten flere filterproblemer. Turen gikk via Billund, Hamburg, Groeningen og Brussel. Inn mot kontrollsonen til Brussel International kom vi inn i et kraftig bygevær med redusert sikt. Vi fikk vektoring inn mot flyplassen og beskjed om å lande på en nedlagt runway ved flyplassen. Vi visste knapt hvor vi var, men det var på flyplassområdet og de ville ikke slippe oss nærmere aktive områder. Jeg var jo rimelig godt kjent der, men det hjalp ikke, Vi hadde fløyet over 6 timer og bestemte oss for å overnatte. Været var nå svært dårlig. Etter en hyggelig kveld i Brussel startet vi opp i fint vær mot Le Berguet. Der måtte vi tolle inn før vi fortsatte inn til Issy i sentrum av Paris.

Det hele så lovende ut da vi tok av fra Le Berguet og skulle følge helikopterruten mot Issy. Den gikk stort sett over Seinen og sentrum av Paris. Jeg hadde jo fløyet motsatt vei bare et par uker tidligere.

Omtrent midt i Paris over Seinen lyser MGB low oil pressure lyset.

Grim skriker land, land for faen. Vi var midt over elven og autoroterte ned. Stanset i lav hover over vannflaten, Vi hadde flottører på maskinen. Så var det å finne en plass å lande der nesten midt i Paris. Heldigvis var elvekanten rimelig fri for parkerte biler og vi landet greit. Jeg løp opp til nærmeste butikk og fikk ringt Heli-Union. Det var fredag og alle var samlet i baren sammen med crew fra Protection Civil. Fikk forklart en erfaren tekniker hva som var skjedd og de lovt å komme komme asap. Skulle bare drikke ut og så hente en trykksender og diverse på lageret.

I mellomtiden kom Gendarmeriet stormende og lurte på hva som foregikk. Ingen snakket engelsk naturligvis, men vi fikk forklart med fingerspråk og gester hva det dreide seg om. De tok så passene våre og forsvant.

Etter en stund så vi en rød Alouette III fra PC komme. Den landet like ved og teknikere fra HU hadde med en ny trykksender..Sammen med Grim skiftet de trykksender og vi var klar til å starte opp. Heldigvis gikk varsellyset ut. Gearboksen var OK. Det var nok den kraftige nedbøren fra dagen før som hadde trengt seg inn i senderen. Tok av og la oss bak den røde PC maskinen og landet utenfor hangaren til HU.

I baren der sto glassene som de hadde forlatt. De ble fylt opp og vi fikk oss en skikkelig god drink sammen med mannskapene fra PC og HU.

I tillegg til de to Alouette II maskinene som vi hadde ferjet fra Paris til København for båttransport til Grønland et par uker tidligere, skulle Helilift også ha en Hughes 500C opp til Grønland.

Kjell Sunndal og jeg skulle fly den til København. Anton Dobloug skulle ta over maskinen på Grønland. Vi startet opp fra Hamar mot Fornebu. Over Nittedal fikk vi MGB chip og vi valgte og lande på et jorde der. Magnetpluggen var full av metall chip. Vi måtte skifte olje. Vi fikk ringt og Åge Larsen kom fra Hamar med olje til gearboksen.

Startet opp og fortsatte de få minuttene til Fornebu. På finale bane 24, over Stabekk lyste chipwarningen igjen.

Da var det kun et par minutter før landing utenfor Fred. Olsen hangaren så vi fortsatte. Etter landing sjekket Kjell magnetpluggen igjen, og den var full av spon.

Når vi prøvde og turne rotoren måtte vi bruke makt, Den gikk svært tungt rundt. Gearboksen hadde tydeligvis kollapset - skremmende!!!

Etter fire dager var ny gearboks installert og vi kunne fortsette mot København Kastrup. Været var ikke det beste men det gikk ganske greit.

Over Tuborg bryggeri, nord for Kastrup, fikk vi beskjed om at vi ikke fikk lande på Kastrup grunnet dårlig sikt. Vi måtte gå til Skovlunde, som var en liten gress - klubbstripe et eller annet sted innenfor København by. Fikk gode vektoreringer fra tårnet og fikk øye på en liten gressstripe i utkanten av byen. Nå var været blitt svært dårlig og vi kunne ikke fortsette mot frihavnen hvor maskinen skulle lastes om bord på båten til Grønland.

Selv skulle jeg reise til Grønland tidlig neste dag og dermed måtte maskinen, på lastebil, fraktes til havnen. Det ble et slit for Kjell. Han måtte på flere steder, med en stang, løfte trikkeledninger slik at de kom under med maskinen mens jeg satt på DC 8'eren på vei til Søndre Strømfjord.

Søndre Isortoq – 1971

Helilift hadde fått fornyet kontrakten med Grønlandsfly/Kryolittselskapet

Samme opplegg som de forgående år stort sett. Jeg skulle stå halve perioden. Skulle til Svalbard i juli. Kåre Kalsveen var den andre piloten. Teknikerne var Jean Boussard og Serge Dominice.

Kåre og Jeg dro til Paris (med charterfly/gruppereise denne gangen). Kåre måtte jo fly seg inn på Alouette II.

Vi hadde en fin uke som verdensmenn i Paris og så fløy vi til København samme rute som forrige år. Deretter gikk turen med rutefly til Grønland.

Hos Heli Union fikk jeg til min overraskelse se at den eldste av Alouettene (F-BIFT) vi hadde året før på Søndre Isortoq var blitt ombygd med Alouette III rotorsystem og motor.

Halebommen var forlenget.

Maskinen skulle kunne ta opp til 1130kg i lastekroken og hadde svært gode ytelser i høyden.

Fabrikken tok raskt denne ideen og lanserte LAMA helikopteret basert på dette konseptet.

Dette ble et svært populært lastehelikopter ut i verden og ikke minst i Norge.

Vi fikk noen dager med mottagelse og klargjøring i Godthaap før oppdraget.

Vi skulle i starten fly forsyninger og drivstoff som skulle til Issua inne ved innlandsisen.

Med Alouettene skulle vi løfte ca. 90 tonn fra lektere inne i Godthaapsfjorden og på land i strandsonen.

Derfra skulle Grønlandsflys S61N løfte godset videre inn til leiren på Issua.

Vi bodde om bord på slepebåten under denne operasjonen.

Maskinene våre var utstyrt som året før. Ingen lastespeil eller elektrisk utløser på lastekroken.

Lasten fra lekterne ble huket på en **åpen** jernkrok som hang i en ca. 3m wire. Dette var et nødvendig arrangement for å rekke i lasten som lå i bunnen på lekterne.

Ved levering ble lasten manuelt huket av jernkroken av bakkemannskap.

Wiren var koblet til helikopterets lastekrok. Denne lastekroken var av svært enkel type og hadde kun mekanisk wirestyrt utløser, betjent av et håndtak festet til stigespaken.

I vårt tilfelle ble utløseren kun benyttet i tilfelle en situasjon oppsto. Hadde alltid wiren med jernkrok på når vi fløy underhengende last under disse oppdragene.

En av våre teknikere var alltid om bord på lekteren for dirigering og kontroll av lasten.

Kåre og jeg startet opp med å losse lekterne. Det ble mange hiv når maks. last var 400kg.

Tekniker ble overført til lekteren ved at vi hovret med en flottør mot rekka på lekteren og han klatret fint ut/inn av helikopteret. I sjøen var dette litt vanskelig. Lekteren som grunnet downwash fra helikopteret, forflyttet seg en del under denne operasjonen. Vi måtte bare følge etter, men med lite referanser var det ikke alltid helt enkelt.

Det gikk stort sett greit inntil!!!!

På andre dagen i denne operasjonen - ferdig med dagens flyging. Mange timer i lufta på begge maskinene og utallige hiv var kommet på land.

Skulle bare hente Jean Boussard, teknikeren, ute på lekteren.

Gikk lett og elegant inn mot lekteren og hovret med høyre flottør på rekka av lekteren.

Jean kom om bord, lukket døren og satte seg.

Det hverken Jean eller jeg hadde sett at ved innflygingen var at den relativt tunge jernkroken som hang under helikopteret hadde pendlet inn over rekka på lekteren.

Da jeg løftet opp og forover (lekteren forsvant ut av synsfeltet) merket jeg at vi hang fast i lekteren. Dro alt jeg kunne i utløser for lastekroken. Den var veldig tung (korrodert utløsermekanisme) og løste ikke ut med en gang.

Prøvde samtidig å stanse akselrasjonen med stikka, men den korreksjonen var alt for kraftig. Halerotoren traff rekka på lekteren og ble ødelagt. Greide å løse ut wiren, men da var det for sent.

Med en voldsom kraft startet helikopteret å rotere. Terrenget ble til en grå masse. Prøvde å trekke throttelen tilbake, vet ikke om jeg lyktes. Så kom bare vannmassene inn gjennom windshielden. Fikk raskt løst setebeltet, men stanget rundt i kabinen. Sikten i det kalde brevannet var null (temperatur 1 grad) Plutselig var jeg ute mellom kabinen og flottør. Helikopteret lå opp ned og fløt i vannet.

Før jeg visste ordet av det ble jeg lempet opp i en av lettbåtene. Der lå jeg på dørken og hivde etter pusten. Det hele hadde gått så utrolig fort.

Men hvor var Jean. Jeg skrek til mannskapet at vi måtte søke etter han. Var på vei ut i vannet for å sjekke i kabinen da vi hørte skrik på fransk i en skumsprut noen meter unna helikopteret. Stemmen slo over til engelsk og ropte «*I can not swim. I can not Swim*».

På noen sekunder var lettbåten borte og mannskapet fikk halt Jean om bord.

Han klagde over smerter i brystet. Hadde truffet venstre forsete i havariet. Hadde også slukt noe vann. Var ikke spent fast. Kåre sirklet over oss og jeg vinket og tommel opp til ham.

Vi kom oss i land. Vi måtte få Jean på sykehuset i Godthaab.

Jean ble innlagt der. Selv hadde jeg kun to skrubbsår på begge leggene. Jean hadde brukket noen ribbein og fikk lungebetennelse. Etter ca. tre uker kunne han utskrives og reise hjem.

Jeg dro med Kåre tilbake til slepebåten.

Neste dag fløy Kåre og jeg på skift 6 timer hver med lossing av lekterne.

Det var god terapi etter denne sjokkerende opplevelsen dagen før.

Dette ble altså mitt 1000 timers havari. Disse havariene på dette erfaringsnivået er en gjenganger blant mange sivilutdannede helikopterflygere.

Den manuelle flygererfaringen og selvtiliten begynner å komme på topp.

Man har vært igjennom mange typer erfaring som selvstendig flyger og har kanskje ikke blitt «tatt ned».

I ettertid tenker man mye på hvorfor dette kunne skje. Selvfølgelig var 1000 timer «syndromet» en vesentlig faktor.

Hadde bare maskinen hatt «norsk standard for lasteflyging», noe som ville innebære elektrisk utløser på lastekrok og lastespeil. Vi skulle heller ikke ha akseptert den åpne jernkroken som satt på wiren. Dette kunne nok ha gitt bedre marginer for å unngå et slikt havari

Greit å være etterpåklok. Vi hadde akseptert maskinene året før og det gikk jo svært bra.

Vi var klar over begrensningene og risiko vi hadde med det utstyret vi hadde, men jeg var ikke oppmerksom nok der og da med en operasjon jeg hadde utført mange ganger.

For ekspedisjonen var det et stort tap og miste et helikopter.

Det ble mye styr med rapportering til selskapene. Jean ble sendt hjem etter sykehusoppholdet i Godthåb. Ny tekniker ankom etter hvert.

Til alt hell hadde HeliUnion en Alouette II med en annen ekspedisjon på Vest Grønland. De var i ferd med å avslutte oppdraget og vi fikk overta maskinen. Denne hadde ikke HF radio, noe som var viktig for vår operasjon

Ny HF radio kom fra Paris, men uten noe kabling. Dette utstyret besto av kontrollboks i cockpit, radioboks montert bak på maskinen og slepeantenne med motor. Grønlandsflys radiofolk ville ikke hjelpe oss noe særlig. De hadde ikke nok kjennskap til vårt utstyr.

Sammen med den nyankomne teknikeren installerte vi dette utstyret.

Helikoptervraket var kommet til heliporten i Godthåb. Så ganske bra ut, men det var ikke reparerbart på noen måte.

I mangel på kabling for HF radioen var det ikke annet å gjøre enn å ta kablene fra havaristen og montere det på den nye maskinen. Det viste seg at koblingsklipsene på kablene var korrodert og kunne ikke brukes på det nye radioutstyret. Koblinger som passet var ikke å oppdrive på Grønland, og nå begynte det å haste med å få maskinen operativ.

Jeg foreslo at vi kunne lodde kablene til inntakskontaktene på radioboksene. Teknikeren vår ville ikke ta ansvar for dette og Grønlandsflys radioteknikere bare ristet på hodet. Det var bare en ting å gjøre skulle vi komme av gårde. Jeg tok loddebolten og fikk loddet ledningene direkte på radioutstyrets inntakskontakter. Sa til vår tekniker at dette var fullt og helt mitt ansvar. Grønlandsflyfolkene sto der med store øyne.

Til alles store overraskelse virket HF radioen helt perfekt. Gjett om det var en som var glad!!!

Vi ankom Søndre Isortoq og begynte på vårt egentlige oppdrag med transport av geologer og utstyr hver dag.

Etter ca. 2 måneder hadde jeg avtale om avløsning med Owe Karlquist. Kåre skulle stå hele perioden.

Det følte aldeles herlig å komme derfra etter alt jeg hadde opplevd.

Nå ventet noen fridager før turen gikk til Svalbard.



Alouetten i barnehagen Godthåb (Nuk) til glede for mange grønlandske barn.

På Svalbard ombord på Polstjerna og med Bell 47J2

Helilift hadde sommeren 1971 også oppdrag på Svalbard.

Oppdragsgiver var det italienske oljeselskapet AGIP. Formålet var å etablere utmålsrettigheter på øygruppen.

Driftsjefen vår, Torstein Hamborg, hadde påbegynt oppdraget med en innleid Bell 47J2 fra Norrlandsfly i Sverige. Tekniker var Agne Perrson (LillPær). En erfaren kar med erfaring på operasjoner med Bell 47 fra bl.a. India og Afrika.

Med hurtigruten fra Tromsø ankom jeg Longyearbyen for første gang.

Torstein sto klar med maskinen og stor hjemlengsel.

For meg var denne helikoptertypen et nytt bekjentskap. Bell 47 utsjekken gjaldt alle versjoner selv om J2 utgaven var ganske forskjellig fra de andre versjonene. En stor forskjell fra turbinmaskinen Alouette II

Vi tok en utsjekkstur uten dobbelkontroller over til Agarbukta på østsiden av Vestspitsbergen. Så Polstjerna borte ved Edgeøya og returnerte til Longyearbyen.

Sammen med svenske «LillPær» startet jeg opp og satte kursen mot Edgeøya i fint sommervær.

Polstjerna, en gammel selfanger, bygd i tre, 28,3 meter lang, byggeår 1949. Ligger nå på museum i Tromsø.



Polstjerna

Polstjerna hadde ikke helidekk. Det innebar parkering i strandsonen nær båten og transport med lettboat om bord.

Om bord var en gruppe med italienere under ledelse av Dr. Scarpa. Et veldig hyggelig bekjentskap. Han hadde flyskrek og hver gang vi landet kysset han bakken.

Lillpær og jeg hadde hele 8 manslugaren under bakken for oss selv. Innbygde køyer med forheng.

Italienerne hadde problemer med norsk kosthold. Av og til hadde vi selkjøtt fra egenskutt sel. Det likte de svært dårlig. Heldigvis hadde de et stort lager med italiensk mat og de stelte seg selv etter at vi og mannskapet var ferdig med middagen. Spiste med de av og til og det smakte godt.

Ellers var det en fin operasjon. Vi landet på utallige plasser rundt om på øygruppen. Kanskje mest interessant var Tusenøyane syd for Edgeøya. Der var utallige fangstplasser med mye beinrester etter hval og hvalross. Mange graver etter fangstfolk var det også.

Etter en månedstid var vi ferdige. Da gikk turen til Longyearbyen og vi fikk skyss med malmbåten Inger 5 til Mo i Rana. Derfra fløy vi videre ned til Hamar 5. september 1971.

Nå ble det litt ferie med besøk til foreldre og jakturer i Torbudalen.



Med AGIP og Bell 47J2 på Svalbard 1971. Lillpær fyller Jerrykanne nr. 100 000. Han loggførte alle.

Kulusuk 1971 - 72

Helilift fikk forespørsel fra Grønlandsfly om utlån av flyger i forbindelse med oppstart av en fast operasjon for Kongelige Grønlandske Handel (KGH) ut fra Kulusuk flyplass på Grønlands østkyst.

Valget falt på meg. Kjente jo forholdene og operativ ledelse i Grønlandsfly godt. Helikopteret var Grønlandsflys eneste Alouette III OY-HAK



©Niels Erik Skaerlund

Grønlandsfly's Alouette III OY - HAK

4. november 1971 var jeg på plass i leiren ved Kulusuk flyplass. Flyplassen var en 1500m grusstripe anlagt av USAF som skulle betjene varslingsstasjonen DYE 4. Grønlandsfly's DC 4 og DC 6 var de maskinene som i hovedsak fløy der. I tillegg til USAF's behov var også flyplassen viktig for sivilsamfunnene i Angmassalik distriktet. Dette området besto av flere mindre landsbyer/utsteder og Alouetten's oppgave var å betjene disse samfunnene.

Knut Solbakken, flygesjefen i Grønlandsfly, var norsk. Han var kommet over fra Godthåp for å gi meg utsjekk på maskinen og området. Hadde blitt kjent med ham fra tidligere operasjoner – en kjernekar.

Knut omkom flere år senere i en ulykke med Sikorsky S61N under en lasteoperasjon på vestkysten.

Nils Skærlund var fast tekniker på basen. Han hadde vært der en stund i forbindelse med etableringen sammen med Jørn Svensson.

Vi var med helikoptermannskapet 11 mann i leiren. 9 mann var ansatte i det danske luftfartsdirektoratet som sto for driften av flyplassen under kontrakt med USAF og KGH.

Nils Skærlund utdannet seg som helikopterpilot hos Helilift i 1972. Da fikk jeg være en av hans instruktører.

Det ble en kort treningstur med Knut Solbakken. De påfølgende dagene fløy vi sammen for å bli kjent i området.

Vi koste oss veldig med å fly i dette fantastiske landskapet. KGH administrerte flygningene som ad hoc ruteflyging rundt til de forskjellige utstedene. I tillegg var det mange ambulanseturer. Det var bl.a. gulsott epidemi denne vinteren. De innfødte ble veldig syke og dødeligheten var høy. Vi på basen fikk vaksine og greide oss bra. Det ble en vinter hvor jeg opplevde vintervær på det mest ekstreme med vindstyrker målt til over 120kts. (maks på måleren), Det ble en flott feiring av jul og nyttår på basen. I slutten av januar -72 ble jeg avløst av Ole Brede Hemstad. På Hamar ble det instruktørkurs på meg. Det var bra med elever på helikopterskolen, så det ble en ettervinter og vår som instruktør. Helilift var i gang med forberedelser til offshoreoperasjoner og skulle bl.a, trene erfarne fixed wing flygere på helikopter. I mars ble Ole Brede svært syk og måtte ha avløsning. Da ble det full fart opp til Kulusuk. Denne gangen ankom jeg som eneste passasjer fra Reykjavik med en Piper Aztec.



VG oppslag

Tilbake til Norge (etter kun en tur ut fra Kulusuk) hvor det var blitt påske. Sammen med Kjell Sundal skulle vi fly Hughes 500 med hyttefolk fra Sunndalsøra til Torbudalen. Det ble en flott påske hvor vi hadde helikopteret stående utenfor hytta. Omsetningen ble bra også.



Fra Sundalsøra påsken 1972



Foran hytta i Torbudalen påsken 1972

Ole Brede ble ikke bedre av sykdommen og i april måtte han evakueres fra Ammassalik/Kulusuk og til sykehus på Hamar hvor han var vel en måneds tid før han ble noen lunde frisk igjen.

Da bar det for min del opp til Kulusuk igjen. Det hadde vært et enormt snøfall på Østgrønland og flyplassen var bare delvis brøytet. I Reykjavik ventet vi i fire dager før vær og flyplassforhold gjorde turen mulig. Vi var to passasjerer med over til Kulusuk i en gammel Piper Apache (senere kjøpte Kalle Idland denne maskinen).

Dette ble en flott periode. Været ble tidvis fantastisk.

Vi fikk også besøk av VG en ukes tid. Fløy de ut i isen for å ta bilder. Det ble også et avisoppslag vedr. en omdiskutert ambulansesøknad. Se bilde.

Svenske Lennart Øverdal kom opp som ny tekniker. En veldig hyggelig kar. Det ble noen uker til på Kulusuk før jeg ble avløst.

Tilbake til Hamar ble det mer instruksjon og diverse andre oppdrag. Som nevnt kom Nils Skærlund til Hamar for å ta helikopterlappen.

Han fullførte og senere på året kom han til Kulusuk som pilot på OY-HAK.

Det varte ikke lenge. Ut på vinteren, sammen med Kjell Sundal (utlånt fra Helilift) havarerte de under en kraftig snøstorm (white out - pitarak) ikke langt fra en av landsbyene. De ble liggende ca. et døgn inne i vraket før de ble berget. Heldigvis ingen alvorlig personskade. Maskinen totalvrak.

Helilift fikk dermed en ny kontrakt med Grønlandsfly for å erstatte OY-HAK. Nå på wet lease.



LN-OQB's endelikt 1973. Droppet ved et uhell fra en Sikorsky S61N. Grønlandsfly's Sikorsky S58T i bakgrunn.

LN-OQB, vår noe tilårskomne Alouette III, var gjenoppbygd etter et lettere havari i Finnmark og klar for nye oppdrag i april 1973. Jeg sjekket ut Per Ellefsen på maskinen like etter gjenoppbyggingen.

Helikopter med mannskap ble sendt til Kulusuk og operasjonen kom fint i gang.

Ole Brede Hemstad var en av pilotene som sammen med tekniker Harald Kjennerud hospitererte på denne operasjonen.

Neste vinter kom det opp et evakuerings oppdrag til en metrologisk stasjon ca. 1.5 timers flyging nord for Kulusuk. De måtte fylle drivstoff underveis.

Ved et drivstoffdepot, en times tur nord for Kulusuk, fikk de ikke start på maskinen. Det var vinters tid og ca. 30 – 40 kuldegrader.

De fikk rigget til nødradio og gitt beskjed. En Sikorsky S61N fra Søndrestrom fikk, takket være gunstig værforhold, hentet de neste dag. De hadde en svært kjølig natt inne i nødteltet. De ville ikke overlevd en natt til under disse forholdene. De neste dagene ville det ha vært umulig for Sikorskyen å gjennomføre en slik redningsaksjon. Da satte uværet inn.

Senere skulle Alouetten flys underhengende med en Sikorsky S61N tilbake til Kulusuk. Under transporten løsnet lastekroken (feil rigging) på Sikorsky'en og Alouetten falt fritt i bakken. Der ligger den fortsatt (se bilde).

Tyngdemåling i Nordnorge 1972

Når juni kom bar det til Nordnorge med Hughes 300C på tyngdemåling for NGO. Fikk bortimot 6 ukers sammenhengende godvær med fantastiske naturopplevelser. Vi landet på hver eneste kvadratmil fra Tyssfjord til Nordreisa.

Det mest krevende ble nok landinger på Lyngsalpenes spisse formasjoner.

Det ble en del røykpatroner og nervepirrende landinger. Hadde de gamle HS gutta greid dette med sine Bell 47 så skulle det nok gå bra med den relativt lette, men spreke Hughes 300C tenkte jeg. Og bra gikk det!!

Ole Brede var blitt frisk og avløste meg på Sørkjosen. Sammen fløy vi noen treningstimer før han fortsatte operasjonen.



Fantastiske dager i Nordnorge med NGO 1972. Øverst: Harsson, Midtsundstad, Ole Brede Hemstad, meg og Finn Hegle. Midtsundstad omkom noen år senere ved en helikopterulykke på Kongsbreen Svalbard.

Edgeøya – Norske Fina (Plurdalen well) 1972.

Helilift fikk denne sommeren kontrakt med Norske Fina med sin nye AS 315B Lama. Maskinen skulle i hovedsak betjene boreoperasjonen i Plurdalen på Edgeøya.

Helilift hadde allerede gjennomført tilsvarende stasjonering med Hughes 500 for Total også på Edgøya etter at HS's Bell's 206 havarerte under «white out» forhold mot Tjuvfjorden.

Selv skulle jeg avløse Torstein Hamborg. Lamaen var i første fase av oppdraget satt til å fly ut utstyr benyttet for prøveboring på Hopen.

Torstein hadde forlatt Hopen med båt men Lamaen sto igjen på øya. Jan Olsen og jeg kom opp med fangstskuta Norvarg. Denne båten hadde helidekk og var under kontrakt med NF.

Ankom Hopen og der fikk jeg se en fabrikkbygd Lama helikopter for første gang. Siden jeg hadde utsjekk på Alouette II og III var utsjekken også gyldig på Lama.

Hadde satt meg inn i FM på forhånd selvfølgelig, men første tur var spennende. Denne maskinen var jo så mye sprekere en de to forløperne. En grei solutsjekk ble det. Har siden virkelig hatt sansen for denne helikoptertypen.

Vi satte umiddelbart i gang med å fly utstyr fra land til en liten lekter fortøyd til Nordvarg. Slett ikke enkelt. Lekteren drev unna p.g.a. downwash så presis levering ble vanskelig.

Etter at «vertical referenceflyging» med lang line ble introdusert, i 80 årene, ville en slik operasjon vært mye enklere.



LAMA på Edgeøya 1972

Vi fikk jobben gjort og dro etter noen dager videre med Norvarg til Russebukta ved Edgeøya som var strandbasen for boreoperasjonen.

Inne på øya (Plurdalen) lå leiren og vi sjekket inn. Jan og jeg fikk eget rom.

Under de vel to månedene her fløy vi praktisk talt hver eneste dag. Mannskapet på boreriggen var canadisk. En hyggelig gjeng stort sett bestående av hardføre landsens arbeidsfolk. Vi transporterte i hovedsak utstyr og personell mellom Russebukta og borecampen og Norvarg. En og annen tur ble det til Longyearbyen også.

Det var stor aktivitet i området dette året. Helilift hadde en Hughes 500 og nystartede Luftrtransport en Bell 206 i operasjon. I tillegg kom Ole Brede Hemstad og Åge Larsen opp med en Bell 47G som skulle på et lettere oppdrag.

De fikk dessverre store tekniske problemer med maskinen. Det endte med at jeg fløy den underhengende ombord på Norvarg for transport tilbake til fastlandet.

Anton Dobloug og Frank Lee avløste oss. Anton fikk full utsjekk da han ikke hadde Alouette fra før.

Jan og jeg forlot Svalbard via Longyearbyen denne gang.



Svein Vennestrøm sjekkes ut på LAMA. Jan Petter Halck og Torleif Lintvedt får sitte på.

Resten av 1972 og første del av 1973 ble jeg beskjeftiget (ikke for travelt) med instruksjonsflyging, linjebefaring og noe lasteoppdrag. Stort sett fra basen på Hamar. En flott vinter ble det.

Operasjoner med Sikorsky S58 (1973 – 75)

1973 ble et utrolig hektisk år.

Helilift fikk ny eier (Stolt Nielsen/Seaway).

Det innebar satsing på offshoremarkedet først og fremst i Norge.

Det var bestilt 4 Sikorsky S58T for disse operasjonene.

Selskapet fikk i konkurranse med Helikopter Service kontrakt med Widerøe på helikopterruten Bodø – Værøy – Røst.

Det innebar store endringer i selskapet på mange måter organisatorisk og operasjonelt.

Helilift oppnådde ikke konsesjon for helikopterflygning på norsk sokkel.

Den gikk til det nystartede Offshore Helikopter opprettet av Fred. Olsen, Mørefly og Heliturist.

For meg ble det utsjekkflyging på S58T. Selskapet leide inn sveitsiske Heliswiss som med sin S58T skulle ta de første typeutsjekkene og eventuelt fly ruten inntil våre maskiner ankom i sertifisert tilstand.

Selv fikk jeg ta aller første tur sammen med den sveitsiske piloten Jean Schmid på ferry fra Fornebu til Bodø. Til sammen fikk jeg ca. 10 timer i forbindelsen med typeutsjekken.

Det var spennende med to motorer og stor maskin.

For S58T operasjonen ble Willy Bergerud, Stig Åberg ansatt i tillegg til Roy Estensen og meg selv.

Route Manualen ble mitt ansvar. Bygde den opp uten noe erfaring på den slags arbeid etter modell av AIP Norge. Påsken gikk men moro det også.

Hadde i mai -73 ferryflight Hamar – Bodø som første tur etter utsjekk og som fartøysjef med vår første maskin LN – OSA. Sikorskys pilot ble syk etter ankomst Hamar og sammen med Willy Bergerud fløy vi maskinen til Bodø

Stig og jeg åpnet ruten Bodø – Værøy – Røst – Bodø 1. juni 1973.



Heliswiss Sikorsky S58T HB-XDT. Roy Estensen, Stig Åberg og Willy Aspehaug



LN-OSA. Helilifts første S58T i Bodø. Kjell Sundal på traktoren.



LN-OSA på Værøy.

For å fly som fartøysjef på ruta krevde Widerøe min. 2000 timer. 21. august passerte jeg dette kravet og fikk min første kapteinstur på ruta.

1.september var satt som frist til at flygerne på ruta måtte inneha C/D teori og instrumentbevis/C sertifikat.

Det ble mye instrumenttrening med vår Beech B55 twin, 30 timer linktrener hos Braatens og så selve flygingen til instrumentbevis hos Trønderfly på Værnes med Piper Aztec. Ingen av oss på ruta hadde C sertifikat som var krav til fartøysjef. Ingen hadde heller ikke C/D teorien.

Svenske Claes Grenhagen hadde papirene i orden og ble innleid som kaptein (senere ansatt) og vi andre fløy som co-piloter mens vi leste som besatt til teoriprøven.

På under en måned hadde vi fire pugget hardt og bestått C/D teorien (9 dager med eksamener). Fløy opp til instrument/Helikopter 7. desember med Stig etter en del instrumenttrening på selve helikoptertypen. Da var et stort mål oppnådd, men manglet IFR fartøysjeftid for C-serifikat. Mye av den tiden fikk jeg logget på selskapets B55 twin.

Det ble turer til Finnmark, Hamburg og Warsava bl.a. Etter hvert ble det nok timer og C-sertifikatet var i boks (senere konvertert til det nye D-Helikopter sertifikatet).

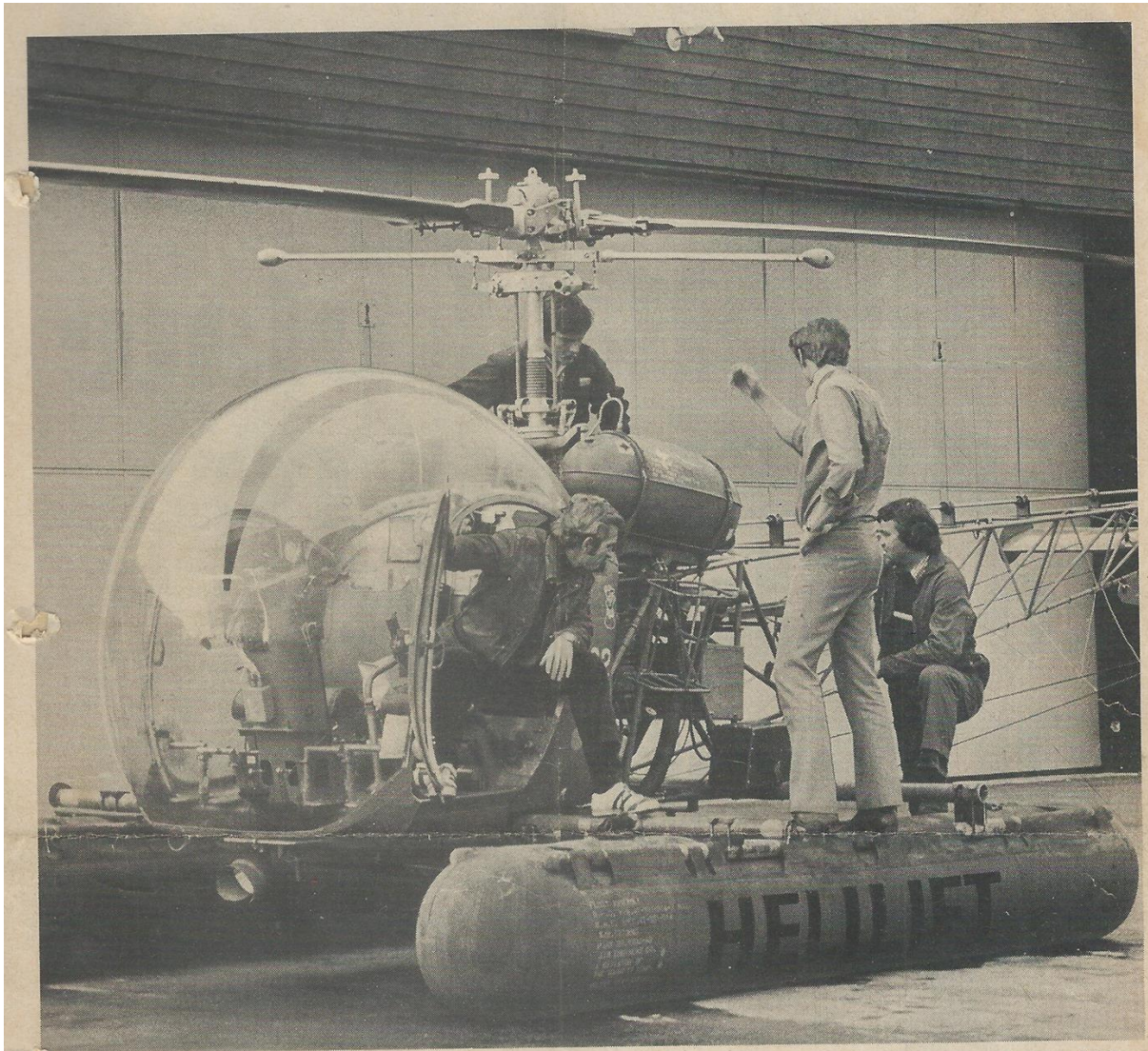
1974 kom og Heliflyt hadde ansatt 3 erfarne fixed wing piloter (Trygve Holte, Jan Petter Halck og Sigmund Øyamo) som skulle konvertere til helikopter. I tillegg begynte Torleif Lintvedt på egenfinansiert utdanning (senere ansatt).

«Trygve Holte omkom med Bell 214 ST 3. oktober 1990. Kolliderte med øya Alden i Sogn og Fjordane»

Det ble en intens vinter med utrolig mange instruksjonstimer på Bell 47D1/G. Ut på våren benyttet vi til en Hughes 500C for turbintrening. .



LN-ORW på Sunndalsøra i forbindelse med skoleflygning



W Industriell markedsføring AS

HELILIFT har for sikkerhets skyld egen godkjent helikopterskole

All flyvirksomhet må baseres på optimal sikkerhet. De få ganger uhell skjer er ofte årsaken å finne i menneskelig svikt. Derfor er en vel tilrettelagt pilottrening meget viktig. Helilift driver en godkjent sivil helikopterskole. Som helikopterselskap føler vi at vi kan vårt fag så godt at vi virkelig har noe å gi. Vi utdanner også andre sivile helikopterpiloter enn de som flyr for oss. En pilotelev hos oss lærer å beherske de forskjellige oppdrag, og våre tidligere elever flyr i dag i en rekke nasjonale og internasjonale selskaper.

Men Helilift driver vanlig helikoptervirksomhet også. Vi flyr passasjerer på ruten Bodø-Værøy-Røst. Vi foretar kraftlinjeinspeksjon langt til fjells. På Grønland kan oppdraget være islossing. På Svalbard og i Iran har vi hjulpet oljeletere. I Adriaterhavet har vi fløyet på oljeboreplattformer. Person-, anleggs- og godsbeholdning, flyfotografering, ambulanseflyvning etc. fra basene på Hamar, Banak, i Bergen og Bodø er rutine. I disse dager utvider vi vår helikopterpark og utdanner piloter for å stå utstyrt til å møte fremtidens krav.

Norges nest største helikopterselskap ser fremover.

A
S
HELILIFT

A/S Helilift, postboks 393, 2301 Hamar,
tlf. (065) 25 548, telex 18051 - HELIC-N.
Salgskontor, Nedre Slottsgt. 15, Oslo 1,
tlf. (02) 3315 72.

Annonsen for Helikopterskolen.

Juni 1974 Helilift fikk Helilift kontrakt med Det Norske Veritas ut fra Mariensiel flypass ved Wilhelmshaven i Tyskland.

DNV personell skulle flys ut til 3-4 fartøyer som la rørledningen fra Emden til Ekofisk.

Dette oppdraget ble den første offshore operasjon i Helilift.

Det ble en bratt lærecurve for oss alle.

Grundig planlegging måtte til for å få med alle passasjerer. Det var finbalansering mellom passasjerer og drivstoff hele tiden.

Navigasjonsutstyret var en On Track III VLF/OMEGA mottager.

Denne funksjonerte svært dårlig (Off Track!!) spesielt i dårlig vær.

Det gikk for det meste på klokke og kompass ut til rørleggingsfartøyene langs med traseen til Ekofisk.

Fartøyene hadde NDB, men rekkevidden var rimelig kort, ca 10NM.

En av maskinene (LN-OSC) hadde værradar. Det var for oss et fantastisk hjelpemiddel og hjalp oss så lenge radaren varte. Navigasjonen var en stor utfordring med det utstyret vi hadde til rådighet. En rundtur (nesten til Ekofisk) med 3-4 landinger tok ca. 5 timer.



AIRHISTORY.NET

PHOTO FROM JOOP DE GROOT COLLECTION

[LN-OSE hos KLM på Schiphol](#)

KLM Noordzee Helicopters hadde hatt et fatalt havari med en av sine Sikorsky S61N helikoptere og hadde derfor for lite kapasitet. Selskapet hadde også bestilt Sikorsky S58T helikoptre.

Helilift skulle for en periode på ca. 1 år operere under wet lease, fra deres base på Schipool ved Amsterdam, inntil deres maskiner kom i operasjon.

Ut over sommeren 1974 fløy jeg jevnlig på alle tre operasjonene (Bodø, Wilhelmshaven, Schiphol). Ut over høsten ble det stort sett bare ut fra Schiphol.

Det ble en lærerik tid med flyging ut fra en av Europas travleste flyplasser.

Det gikk egentlig veldig greit. Det var alltid en ledig bane for helikopter.

Som regel dro vi ut om morgenen enten til Den Helder eller flyplassen ved Groeningen og fløy fra disse stedene hele dagen før retur til Schiphol.

På Den Helder opererte vi fra en helipad sentralt i byen ved marinebasen.

Min første tur med ILS innflygning som kaptein ble ganske interessant. Det skjedde heldigvis på Groeningen, som var en relativt stille flyplass. Sammen med Jan Petter Halck fløy vi opp fra Schipool for å ta opp riggpasasjerer fra Groeningen ut til tysk sektor. Underveis hadde det lagt seg tåke over flyplassen. Vi fløy ned til minima men det ble en missed approach. Alternativ var Schipool, vel en time tilbake til utgangspunktet. Ikke langt unna lå Emden like over tyskegrensen, og så vidt vi kunne se var det klarvær hele veien. Etter en oppdatering på været var det kanselering av IFR og VFR til flyplassen ved Emden. Fikk ringt KLM etter landing og sa vi ventet der til Groeningen var klar. De ble faktisk litt imponert der. Hadde de selv fløyet denne turen ville de nok gått til Schipool. Etter en stund rapporterte Groeningen CAVOK og vi fortsatte med den jobben vi skulle gjøre. Veldig god velkomst på Schiphol om kvelden. Det ble også en del turer til Kassel som ligger midt i Tyskland. Våre S58T (unntatt LN-OSC) var blitt konvertert fra stempelmotor til turbiner på Henchel Flugzugwerke i Kassel. Der tok vi alle større ettersyn på maskinene. Et fint avbrekk.

Etterhvert ble det desember og vi hadde flyging fra mandag t.o.m. fredag hver uke. På juleaften skulle vi fly ut fra Groeningen. Ved første oppstart med passasjerer fra Groeningen kjente vi (Sigmund Øyamo og meg) at maskinen falt ned bak når vi startet rotoren. Vi fikk stanset opp. Når vi kom ut så vi at en bolt hadde falt ut på halehjulinnfestningen. Brudd og skrogskade som konsekvens. Mye styr ble det. KLM's S61N kom opp og fikk gjort jobben. Vi fulgte den maskinen tilbake til Schipool. Sonja måtte vente lenge med julemiddagen. Det ble en liten juleferie men 4. januar var maskinen klar igjen.

KLM sine flygere skulle begynne å fly S58T. Ut på nyåret 1975 fløy jeg mye trening ut fra Schiphol med disse. Ble godt kjent med området. Brukte også flyplassen på Hilversum til treningsformål. På Hamar ble det tid til litt instruksjon med nye elever.

En hendelse fra denne operasjonen husker jeg veldig godt. Sammen med Jan Petter Halck hadde vi operert fra Den Helder. På vei tilbake til Schiphol fungerte ingen av radioene. Været var heldigvis godt. Vi satte opp transponderen og fikk satt kurs for flyplassen på Hilversum. Der var jeg godt kjent fra treningsflygingen og flyplassen var ukontrollert. Vel på bakken fikk vi på telefon gitt beskjed til tårnet på Schiphol og KLM. Vi måtte komme oss til hangaren på Schiphol snarest mulig for reparasjon. Etter avtale med tårnet på Schiphol fikk vi tillatelse til å fly inn uten radio, men med klarering på lyssignal fra tårnet. De måtte bare lete etter signallampen. Kjent som jeg var i området fungerte det helt fint. Ingen i tårnet der hadde gitt landingsklarering med lyssignaler tidligere. Maskinen kom relativt raskt i drift igjen.

Inn i mellom arbeidsperiodene i Amsterdam fløy jeg på ruten ut fra Bodø. Etter hvert som erfaringen bygde seg opp taklet vi de fleste forhold med stor ro.

Traff min kjære Sonja i Amsterdam. Hun ble heldigvis med til Norge og vi giftet oss 18. juli 1975.

Noen andre hendelser med S58T husker jeg spesielt godt. Sammen med Per Ellefsen skulle vi fly ruten Bodø – Værøy - Røst. Det var dagens første oppstart og maskinen kom rett fra hangaren. Det ble benyttet bladfolding for å få plass i hangaren til Nordwing. Under utfolding av rotorbladene skal tekniker kontrollere og signere for dette. Det så behørig ut i loggen og vi startet opp for dagens første tur på ruten med en god del passasjer om bord. Ved igangsetting av rotor så jeg at mekanikeren løp unna og maskinen fikk en voldsom sidebevegelse.

Dro av gassen, fikk tak i rotorbremsen og stanset rotoren. Et rotorblad hadde vridd seg helt og slang langs skrogsiden. Det var et under at vi ikke veltet på siden.

Folk skrek og nærmest i sjokk gikk jeg ned for å berolige så godt jeg kunne.

Bakkepersonell tok seg etter hvert av passasjerene.

Det ble noe skrogskada på helikopteret.

Årsaken til denne dramatiske hendelsen var at hjelpemekaniker i forbindelse med utfolding av rotorbladene ikke hadde skrudd inn sikringsbolten på en av rotorbladene. Sikringsbolten skulle holde rotorbladet på plass. Skjurattet var låst med låsewire men bolten var ikke skrudd inn.

Ansvarlig tekniker som signerte ut denne jobben mistet sertifikatet i lang tid og fikk en klekkelig bot.

Potensialet i denne hendelsen var meget alvorlig. Hadde bladet holdt seg i posisjon til vi var kommet i luften eller på fullt rotorturtall ville det ha vært svært alvorlig eller fatalt.

En annen hendelse med stort potensiale skjedde under innflygning i tette snøbyger til Bodø. Vi var stabilisert på localizer i ca. 200ft, i.h.t. vår VFR dårligværs prosedyre.

Grunnet det tette snøværet valgte jeg å beholde motorenes avisingsystem på inntil vi hadde landet. Normalt skal dette systemet slås av før landing for å sikre best mulig ytelse på motorene. Ytelsene var ikke noe problem ved landing på flyplass.

Ga co-piloten klar beskjed om dette ved pre-landing.

Vel nede på landingsbanen, ved avkjøring til parkeringen, ba jeg om at avisingen kunne slås av. Dermed stanset begge motorene. Co-piloten hadde tatt feil av brytere og slått av fuel-shut off ventilene. Bakkemannskapet skjønnte ingen ting hvorfor at vi stanset så langt unna. Vi fikk losset maskinen ca. 50meter fra parkeringen.

På S58T's sentrale bryterpanel sitter betjening for avising- og fuel-shut off. Begge var av løft-opp/fram/tilbake typen med samme dimensjonering. Man måtte se på panelet for å være helt sikker.

Hadde dette skjedd i.h.t. normal checklist prosedyre kunne vi hatt et dobbelt motorbortfall i 200ft. et par kilometer fra baneenden.

Hendelsen ble rapportert til Luftfartsdirektoratet og panelet ble modifisert på alle maskiner med en ekstra rød låseklakk på fuel-shut off betjeningen.

Dette skulle jo vært gjort under sertifiseringen av helikoptertypen.

LN-OSA

Helilifts første S58T var kun utstyrt for VFR flyging. Hadde ikke stabiliseringssystem (SAS). Maskinen ble solgt til Singapore etter hvert som nye IFR godkjente maskiner kom. Kun kort tid etter overtagelsen havarete maskinen. Årsak - bakerste del av haleseksjonen løsnet. Alle om bord omkom.

Disse maskinene hadde opprinnelig foldbar del av haleseksjonen for skipsoperasjoner.

Bakre haleseksjon var festet med fire hengsler/lås. Operatøren sjekket ikke disse grundig for sprekkdannelse og bakre seksjon løsnet fra maskinen.

I Helilift sjekket vi disse festene spesielt nøye før hver tur. Fant sprekkdannelse ved flere anledninger. Ganske omfattende reparasjon som innebar flere dager på bakken.

Denne delen av historien har vesentlig fokus rettet mot tiden av min oppstart og tidlige karriere med den fantastiske perioden jeg hadde i Helilift.

Resten av historien blir kun bruddstykker med interessante erfaringer og hendelser som oppsto gjennom årene frem til jeg ble pensjonert som flyger i 2007.

Offshore Helikopter 1975 - 1976

Som nevnt så fikk dessverre ikke Helilift konsesjon på offshoreflyging i norsk sektor.

Dette var noe vi virkelig hadde håpet på. Det meste var jo klart. Framtiden i selskapet ble derfor svært usikker.

De fleste ansatte ønsket seg en stabil familievennlig arbeidssituasjon med mindre reising.

Mange hadde fått tilbud om ansettelse i nystartede Offshore Helikopter med base på Flesland ved Bergen. OH syntes å ha muligheter med solid eierskap og dyktige kolleger som hadde solid erfaring fra redningstjeneste og sivil sektor.

OH ringte meg og kom med et tilbud. Tilbudet gjaldt ansettelse som kaptein direkte, noe som jeg aksepterte.

I mai -75 dro jeg sammen med kolleger til fabrikken ved Marignane for utsjekk på SA 330G Puma. Selskapet fikk levert to maskiner konfigurert for nordsjøflyging. Hadde en fin tid i Frankrike i forbindelse med utsjekken. Etterpå flyttet jeg sammen med min kjære Sonja til Bergen.

Offshore Helikopter fikk en kort levetid i norsk luftfart. De som hadde planlagt og etablert selskapet hadde overhode ikke begrep på oljebransjen og forutsetninger for operasjon i norsk offshoresektor.

Eiere og ledelse trodde tydeligvis at oppdragene bare skulle komme ad hoc. De hadde ingen kontrakter!!

Det kommende året bestod min flyaktivitet vesentlig av utlån til Helilift som fortsatt opererte Bodø-Værøy-Røst ruten for Widerøe. Det ble en del trenings- og lasteflyging innland på Puma dette året.

Under en IFR treningstur fra Florø til Flesland fikk vi grunnet vannlekasje fra luftelukken foran, kompass/ADF problemer. Heldigvis hjalp localizer'en oss under skydekket. Det ble etter hvert utbedret permanent.

OH ble etterhvert fusjonert med Helikopter Service.

Da hadde de aller fleste fått jobb i HS. Noen få ble brakt inn i HS via fusjonen.

Helilifts virksomhet dabbet kraftig av. Personell forsvant til andre selskaper og til slutt var det ingen ting igjen. Så synd, så synd.

Det var virkelig potensiale i selskapet. To Sikorsky S61N var bestilt og selskapet var oppdaget i offshorebransjen internasjonalt.

Helilift ble ofret på den politiske arena. Eierne hadde for liten influens i det politiske miljø. Det hadde derimot Fred,Olsen!!



Photo Copyright Urs Ruf

AIRLINERS.NET

LN-ORC Offshore Helikopter,SA 330G PUMA i Marignane

Helikopter Service (HS) 1976 - 1978

Sammen med to andre kolleger fra OH begynte vi i AS Helikopter Service juni 1976. For Sonja, Sarina og meg innebar det flytting til Bryne hvor vi fikk leie en grei enebolig. Det ble kurs på Sikorsky S61N hos BA Helicopters i Aberdeen. Som eneste ikke brite på kurset fikk jeg god tid til å lese og gjorde det bra på eksamen. Tilbake på Forus ble det utsjekksflyging med Ivar Løge Pettersen. Vi hadde noen flotte dager sammen på utsjekken. Maskinen oppførte seg stort sett som en S58T, men mer stabil.

Nå begynte en intens periode som co-pilot og senere kaptein med flygninger ut fra Forus. Timeproduksjonen ble høy og til alle døgnets tider. Det var pilotmangel. Operasjonene gikk for det meste på denne tiden iht. VFR flygeplan, Det innebar returflygning fra plattformene uten alternativ. Det ble noen interessante innflygninger mot Jæren og Sola når været endret seg uten varsel. Da var det kjekt med en god radar for landkjenning slik at vi i svært lav høyde fløy visuelt langs Jærstrendene opp til Sola. Noen landet på diverse jorder på Jæren. Da var det som oftest ikke nok drivstoff til Sola/Forus. Den første tiden hadde ikke alle maskinene radar, men de kom inn etter hvert. De nykonverterte fixedwing co-pilotene, som vi fikk mange av etterhvert, var veldig skeptiske til denne metoden. Vi med erfaring fra «bush'en» syntes det var helt greit. Navigasjon offshore var vesentlig basert på VLF 200. Dette var et veldig primitivt system basert på VFL signaler og oppslag i en tykk tabell for å sette rette kode inn på apparatet. Så fikk vi en kurs ut indikert på et lite instrument. Ellers var NDB, Varhaug konsoll og etter hvert værradaren det vi stolte på.

En dag på vei til jobb så jeg en S61N lande på idrettsplassen på Bryne. Været var greit så jeg lurte på hva grunnen var. Kjørte bort til helikopteret. Der sto Eivind Ytrestøyl og Øystein Dahl sammen med passasjerer tydelig opphisset. Øystein kliss våt. De fortalte at de hadde sett vrakrester og folk i sjøen fra en av våre S61N på vei ut til Ekofisk. De hadde hovret over noen de trodde var i live og Øystein hadde fra trappen forjevnes prøvd å få tak i vedkommende uten å lykkes. Alle 12 ombord omkom. Årsaken til havariet er aldri blitt skikkelig oppklart. Antagelser om at pilotene hadde vært uoppmerksomme og fløyet i sjøen var den mest fokuserte teorien. Begge pilotene var tyske. Kjente kapteinen, Walter Germroth, godt. Vi hadde en del sosial kontakt med han og kona som bodde på Klepp. Dette var HS's første fatale ulykke hvor alle omkom. Det skulle bli flere.

Eivind Ytrestøyl omkom noen år senere (3.oktober 1990) ved helikopterulykken på Alden sammen med Trygve Holte.

En av de mere krevende operasjonene var shuttleflygningene mellom plattformene på Ekofiskfeltet. Det var ganske slitsomt når første avgang fra Forus var kl 0400. To maskiner var nødvendig for disse operasjonene som innebar utskifting av mannskaper mellom boligrigger og produksjons rigger to ganger i døgnet. Noen ganger var det landinger på svært bevegelige helidekk. Siktforhold og mørke fikk virkelig satt oss på prøve.

Hard landing på Ekofisk tanken.

En opplevelse i forbindelse med dette sitter som spikret. Som nyutsjekkert kaptein skulle vi fly en ettermiddagsshuttle med levering av passasjerer på Ekofisk tanken. Ekofisk C helidekk som vi normalt benyttet var svært trafikkert den ettermiddagen. Som co-pilot hadde jeg med en meget erfaren brite som kom fra Bristow. Vedkommende var korttidsansatt i HS og fløy som co-pilot. Han hadde fløyet S61N i mange år og var vel ca 10 år eldre enn meg. Hadde hatt noen turer tidligere sammen og vi hadde en god tone. Det jeg hadde merket meg hos pilotene fra Bristow var at de hadde en litt annen innflygningsteknikk i forhold til hva vi benyttet. HS prosedyren innebar en ganske rolig

innflyging mot DP (Decision Point) som var 40ft. over helidekk og så sideveis eller delvis sideveis ned mot helidekk. Alt med tanke for motorbortfall før eller etter DP. Bristowpilotene hadde samme DP, men fløy veldig raskt inn mot DP og raskt ned mot helidekket. Lav pitch hele veien for så og møte med power ved selve landingen. Dette fungerer bra så lenge man har gunstig laminær vind, men ved turbulens/gass over helidekk slik som på Ekofisktanken ved sønnavind kan det være en tvilsom prosedyre. Helidekket på Ekofisk tanken var lokalisert i senter på selve komplekset. På den tiden var ikke krav til 210 grader fri dropdown sone. Rett syd for helidekk sto en turbininnretningen med fire kraftige eksosrør. Ved vind fra syd var det i tillegg til turbulens fra innretningen også fare for gass over helidekk. Ingen restriksjoner etablert.



Ekofisk med tanken i sentrum. Helidekk mot syd. Konstruksjon ut fra tanken mot vest var ikke installert når vi opererte.

Dette var vi selvsagt klar over når vi startet shuttelen. Det ble ikke rapportert gass over helidekket. Vinden lå på ca 30 – 40 kts. fra syd.

Første landing med 20 passasjerer og 1 kabinassistent inn fra østsiden var min fra høyre sete.

Vi erfarte en kraftig turbulens under innflygning og landing. Jeg fløy rolig inn med god høydemargin, men det var ganske urolige forhold.

Vi ble enige om å prøve innflygning på vestsiden ved neste landing i håp om roligere forhold. Co-piloten tok kontrollene og fløy inn på sin tillærte måte. Jeg monitorerte og passet throttlene. Det gikk relativt raskt og jeg ba han ta det rolig og sikre god høyde ved DP, eller avbryte landingen.

Innflygning ble rask hele veien inn. Fra høyre sete har man ingen sikt mot landingspunktet. Co-pilotens inputs med kontrollene ble rimelig hektisk etter hvert, men som non-flying er man «sitting duck» og kan lite gjøre. Man må stole 100% på den andre piloten.

Etter at DP var kalt ut registrerte jeg en økning i gjennomsynkningen og jeg skjønte vi kom raskt mot helidekket. Vi trakk begge instinktivt i kollektiven helt til øvre stopp og der smalt vi i helidekket. Fra min posisjon kunne jeg bare skimte nettingen på helidekket, men høyre hovedhjul var også inne på fast grunn heldigvis. Understellet holdt, men vi hadde overtorquet

maksimalt under landingen. Vi fikk flyttet maskinen mot senter av helidekket og stanset maskinen. Solide avtrykk fra landingshjulene på dekket.

Det ble mye oppstyr med passasjerer og plattformledelse, Vår basetekniker kom over og fikk sjekket for spon i gearboksen. Forus ga oss tillatelse til å starte opp og fortsette. Helidekket på Ekofisk C ble tilgjengelig og resten av shuttlen gikk greit.

Selv tror jeg i ettertid at dette var den mest kritiske situasjonen i min karriere.

Det ble en del etterspill om hvorfor vi aksepterte å lande på dette helidekket under de rådende forhold. Vi burde selvfølgelig ha avvist. Kunne skje med hvem som helst var den lakoniske kommentaren fra vår operative ledelse.

Det var jo ikke etablert noen vindrestriksjoner på dette helidekket den gang.

Ekofisk Bravo



Utblåsing på Ekofisk Bravo april 1977.

Mye kjent ble utblåsningen på Ekofisk Bravo. Under denne hendelsen opererte vi shuttleflyging på helidekket når vindretningen tillot. Interessant og minneverdig.

Skoleflyging med en gammel travet – 1977.

Bell 47G LN-ORW som vi benyttet mye som skolehelikopter i Helilift var blitt solgt til Sigve Fossmark i Lysebotn.

Han trengte A-sertifikat på helikopter og spurte meg om hjelp.

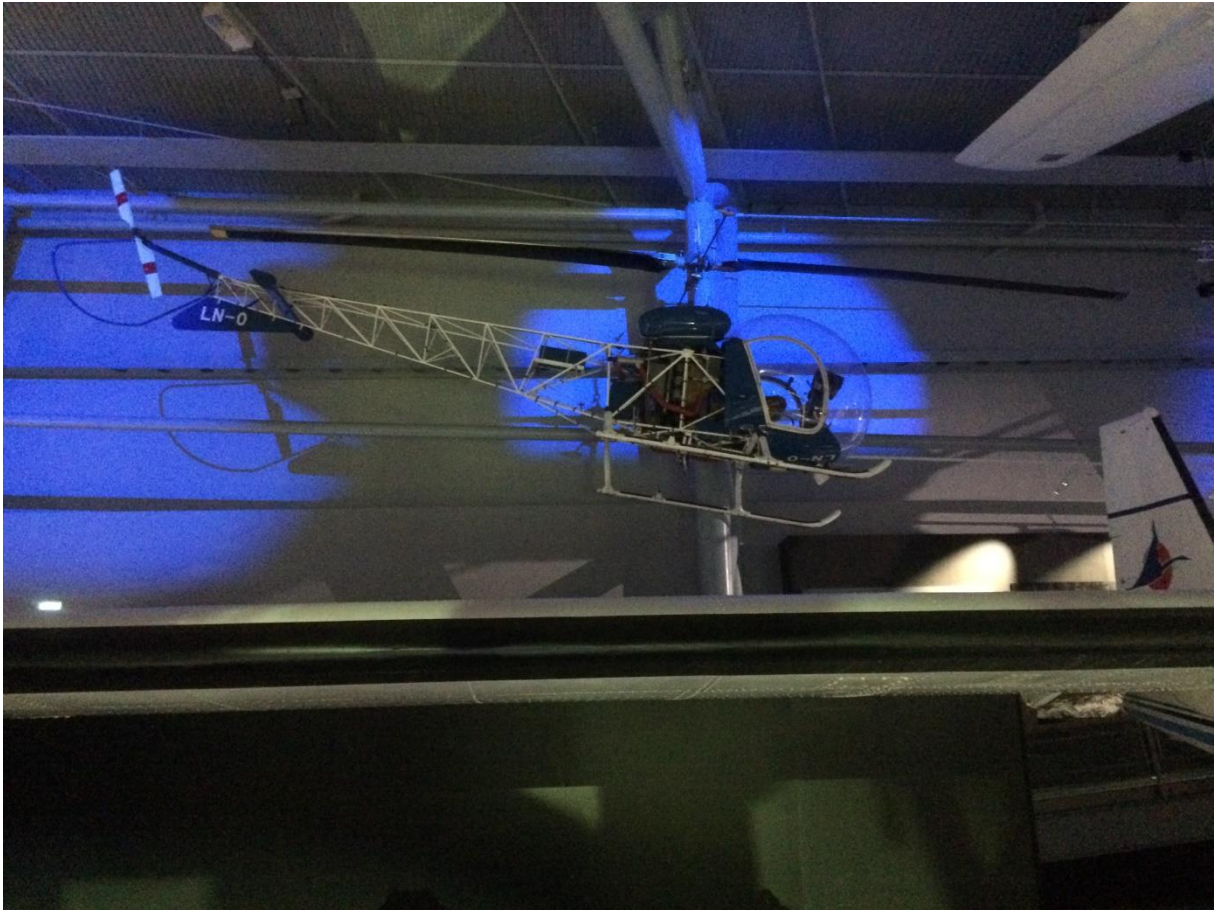
Syntes det kunne være en fin avkobling fra offshoreflygingen.

Med gode bekjenskaper i Luftfartsdirektoratet fikk jeg godkjennelse til å skole ham fram til A-sertifikat. Hadde laget program etter mal fra Helilift. Vi startet opp på Sola i februar og ble ferdig i september samme år. Det gikk greit med Sigve. Han var forsiktig og hadde veldig god teknisk innsikt. Han fløy opp til A-sertifikat med Bjørn Jæger som kontrollant.. Jeg re-sjekket Bjørn Jæger på Bell 47. Han hadde ikke fløyet denne typen siden tiden i Luftforsvaret.

Sigve fikk senere tilbud om å bytte denne maskinen med en UH1B fra Luftforsvaret.

Det sa han ja til.

Nå henger gamle LN-ORW under taket på Luftfartsmuseet i Bodø.



Bell 47 G

Norsk Luftambulanse (NLA) 1978 – 1979.

Etter to år i HS følte jeg meg ganske sliten. Miljøet i HS var ikke helt som jeg var vant til. De fleste kom fra Luftforsvaret.

Boligsituasjonen i Stavanger regionen var vanskelig. Bankene slengte ikke penger etter deg den gangen selv om vi tjente veldig bra.

Betalte mye skatt ettersom vi ikke hadde fradragssrenter.

En dag ringte Roy Estensen, min tidligere sjef og mentor, og ville ha meg med på oppstart av det som skulle bli Norsk Luftambulanse.

Noen entusiastiske ambulansesjåførere og Lege Jens Moe hadde startet opp prosjektet gjennom en stiftelse (Bård Østgård), De hadde fått Mørefly med på laget som helikopteroperatør. Roy var engasjert som sjefflyger.

Smigret av henvendelsen søkte jeg permisjon fra HS. Denne ble innvilget i håp om at hvis prosjektet lykkes kunne det gi HS flere ben å stå på. De hadde jo en stor innenlandsavdeling. Tekniker Einar Mohaugen og jeg fikk et års permisjon.

En tidlig utgave av BO 105 ble innleid fra fabrikken i Tyskland og utsjekk av flygere og teknikere kom i gang i Ottobrunn utenfor Munchen.

Per Rustad og jeg dro ned først i slutten av april 1978. Vi hadde noen fine dager med teori og flyging. Vi dro til Hannovers årlige flyshow i en helg hvor vi fikk se aerobatic flyging med BO 105. Etterpå hilste vi på piloten. Han var ganske kjent for sine oppvisninger.

Familien flyttet til Elverum

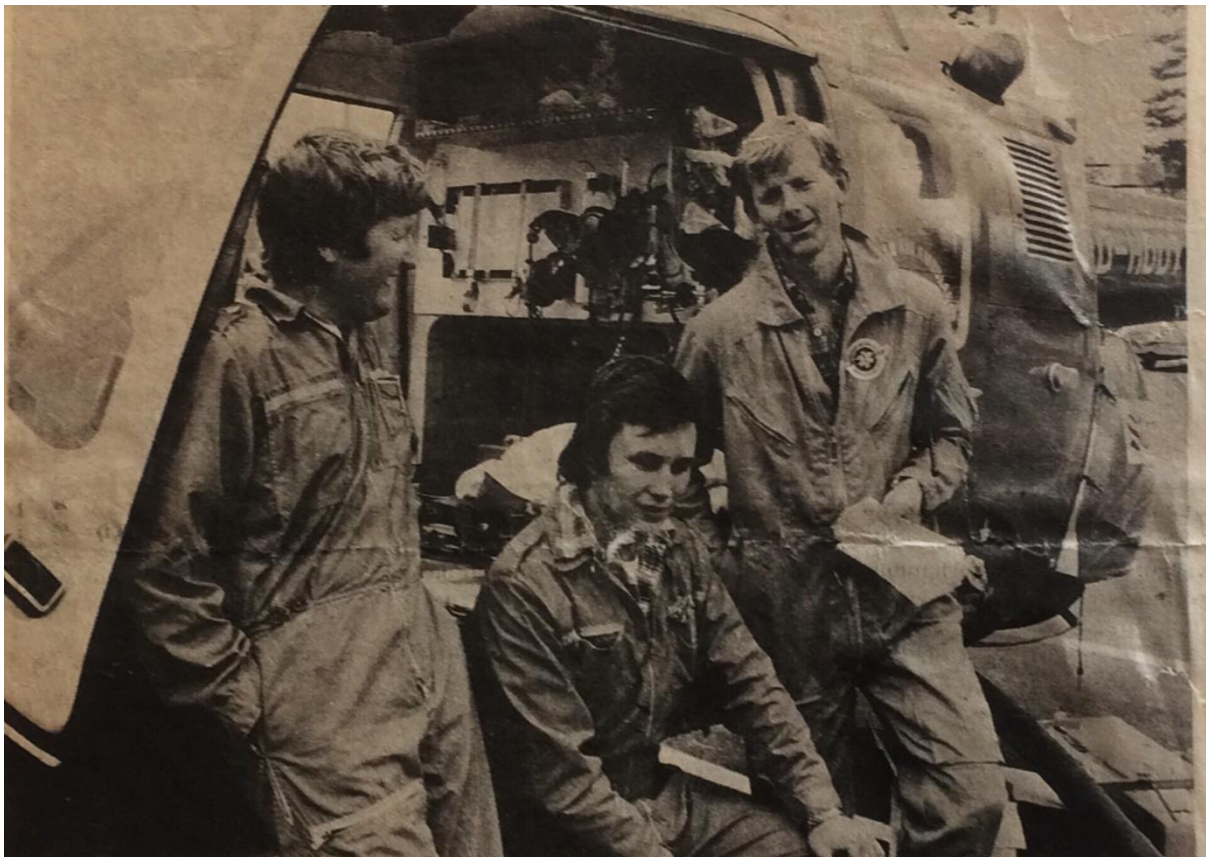
Reiste ned til Ottobrunn etter at Roy var ferdig med utsjekken og vi fløy maskinen til Norge sammen med en tekniker fra fabrikken i slutten av mai 1978..



Fra SIA 1978



NLA's første helikopter BO 105C



Jens Moe til høyre sammen med redningsmann Finn og meg selv..

NLA etablerte base på sentralsykehuset i Akershus (SIA).

Nå fulgt et år med mye promotering av luftambulansekonseptet.

Vi fløy rundt på østlandet og sørlandet og viste oss frem.

Vi fikk etter hvert en del ambulanseoppdrag. De fleste bestilt av ambulansesjåfører med tilknytning til flere av våre redningsmenn som også var ambulansesjåfører ved siden av.

For meg varte dette oppdraget kun et år. Etter et år var situasjonen usikker. Det operasjonelle konseptet, spesielt ved mørkeflyging, minnet meg mye på hva jeg hadde vært igjennom i Finnmark. Nå med solid erfaring fra IFR operasjoner følte det svært krevende og risikabelt.

Under tiden i NLA inntraff det 26. juni 1978 en fatal ulykke med Helikopter Service's Sikorsky S61N nordvest for Bergen. To gode kolleger som jeg hadde kjent fra de startet sin flygerutdannelse var blant de omkomne. Fryktelig trist melding å få.

Få år etter at jeg sluttet hadde NLA to fatale ulykker ut fra Dombåsbasen. Kjente begge flygerne og en av redningsmennene. Begge ulykkene under visuell mørkeflyging.

NLA ble jo etter hvert en stor suksess og fikk med sitt konsept (stiftelse, innsamlede midler, medlemskap) etablert en solid organisasjon.

Grunderen, Jens Moe, var en stor inspirator og en fornøyelse og jobbe med.

I etterkant, for meg, en god følelse av å ha vært med på oppstarten.

Det operative konseptet er blitt ganske bra med NVG og instrument prosedyrer. De har dessverre hatt fatal ulykke med flygning inn i luftspenn (Solihøgda). Etter min mening har NLA en vei å gå. De bør bl.a. virkelig satse på utdanning av politi, brann og ambulansepersonell i helikopteroperasjoner. Dette var tema allerede i 1978. Ulykker som på Solihøgda kunne vært unngått ved aktiv kommunikasjon med de på bakken som bivånte det hele.

Norsk helikopterskole 1979 - 1980



Bell 47G4, LN-ORF - Notodden

Helikopter Service trengte stadig flere flygere. Grunnleggeren, Morten Hancke, hadde i samarbeid med selskapets aller første flyger, Kristian Thoen, etablert Den Norske Helikopterskole på Notodden.

Skolen var et underbruk av Hanckes selskap, Scancopter, og skulle konvertere erfarne fixed wing flygere på helikopter.

Kristian Thoen, som jeg kjente fra Luftfartsverket, ville ha meg med. Utvidet permisjon fra HS var ikke noe problem.

Nå fulgte et år med intens instruksjonsflyging på Bell 47G4. En flott maskin å drive skoling med. Plenty med motorkraft og svært gode autorotasjonsegenskaper.

Inni mellom fløy jeg S61N ut fra Forus. HS hadde akkurat introdusert S61 simulatoren på Forus. Det var en spennende erfaring. Nå kunne vi trene på de vanskelige situasjonene som kunne oppstå, spesielt på autorotasjoner og helerotorbortfall

Westwing Operasjoner med SA 315 Lama/AS 350 1980 – 1983.

Etter hvert som permisjonstiden fra HS var i ferd med å renne ut tenkte jeg mye på hvor veien skulle gå videre. Var ikke så lysten på offshore flyging.

Fra det gamle sjøflyselskapet AS Westwing i Bergen som nylig hadde anskaffet en AS 315 B Lama fikk jeg en dag telefon fra sjøflyger helikopter, Ragnar Ness. Han kjente jeg fra tidligere som en meget erfaren flyger og administrator (flygesjef Helitourist).

Han var interessert i at jeg skulle begynne hos dem. De hadde flere helikoptre under bestilling.

Selv gikk jeg i tenkeboksen. Vi kunne tenke oss tilbake til Bergen hvor vår datter ble født.

Før noen beslutning fra vår side var tatt fikk jeg den triste meldingen om at Ness var omkommet. Lamaen hadde krasjet inn i en kraftlinje i forbindelse med vasking av betongtobb i elva gjennom Eksingdalen.

Carl Sejerstedt Bødtker, som var agent for Aerospatiale (senere Eurocopter og Airbus) i Norge, ringte meg like etterpå og tilbød meg jobben som sjøflyger helikopter i AS Westwing.

Dette aksepterte jeg etter noe betenkning. Fikk en god avtale med hjelp til bolig i Bergen.

Selskapet var under kontrakt med linjebygging for entreprenørene Betonmast og Olav Aga. Bødtker og Olav Aga var dessuten medeiere i Helikopteret som var bestilt i tillegg til Hysing Dahl selskapet Ocean Products. Driftstillatelse under AS Westwings organisasjon på Paradis og base i sjøflyhavnen i Sandviken. Følt som en solid konstellasjon.

På kontorene i Paradis satt den formelle leder, Linde og oppdragskoordinator Divert Sundt. I sjøflyhavnen satt flygesjefen, Paul Paulsen, som var en gammel erfaren sjøflyger, men som hadde lite erfaring med helikopterdrift. Det ble det min oppgave.

Oppdragskoordinator Divert Sundt ble min viktigste støttespiller sammen med tekniker Oddbjørn Hesjedal. Oddbjørn kjente jeg fra tiden i Offshore Helikopter.

Sammen med Ness hadde Oddbjørn etablert en dukhangar på sin eiendom i Hesjedalen som ligger innenfor Osterøy. Denne plasseringen var gunstig for de avtalene Westwing hadde med linjebyggerne Betonmast og Olav Aga.

Sammen med Oddbjørn dro jeg til fabrikken i Marignane for å hente Westwings nye Lama, LN-OSF. Etter en kort recurrent sjekk og aksept av maskinen bar det nordover.

På Fornebu ble alle formelle papirer klargjort og så over til Bergen.

Linjebyggingen i Eksingedalen/Modal/Evanger var inne i sin siste fase. Det ble en hektisk sesong med utrolig mye lasteflyging, noe jeg likte veldig godt. Utfordringer hele tiden.

En ny Lama var klar på fabrikken ut på sommeren 1980.

Min gamle kollega og venn, Alf Tørrisplass som kom fra Grønlandsfly, ble ansatt.

Alf og Oddbjørn hentet Lamaen LN-OSQ fra Marignane. Maskinen kom raskt i drift.

Vi fikk nå en ny avtale med Betonmast med linjebygging i Ulla-Førre området.

Dukhangaren ble flyttet til Saurdal som var sentralt i anleggsområdet.

Aktiviteten tok seg kraftig opp nå.

Ut fra Lysebotn fikk vi etterhvert avtale med flyging for Linjebygg,

Helikopter Service Innland opererte sine Bell 214B i Ulla Førre området. De utførte bl.a. maste montering for Statnett med disse maskinene. For Betonmast fløy vi personell, betong og linjemateriell/verktøy ut i linjetraseene de hadde kontrakt på.

Flere teknikere og flygere ble ansatt. Arne Mæland kom fra Mørefly som en erfaren flyger.

I tillegg ansatte vi de nyutdannede flygerne Magne Bjørlo og etter hvert Magne Fjelnset som hjelpemenn. De fikk utsjekk og fløy under supervision. Etterhvert som selvstendige flygere.

Svenske Persson kom også inn etter hvert.

Det ble tre meget travle år i Westwing.

Westwing ansatte en ny daglig leder med bred erfaring fra luftfart. Kjente han godt fra tidligere.

Dessverre var han en person som ikke hadde den dynamikken og erfaring som vi trengte.

Papirer hopet seg opp og tilbud kom ikke ut til kundene etter forespørsel.

Dette var arbeid som Divert og jeg jobbet mye med og var svært viktig. Vesentlig del av min jobb var å utarbeide nye avtaler og anbud på flyging. Ofte var det pristilbud basert på volum og hiv. Vi omsatte nå for mange millioner i året.

Lamaen LN-OTB kom i drift ny fra fabrikken sommeren 1981.

Ny helikoptertype for Westwing, AS 350B, LN-OTC, ble hentet fra fabrikken av daglig leder og meg.

Mye jobb med utsjekker og introduksjon til kundene denne sommeren.

Nå var det fire maskiner og mye personell å holde styr på.

Mye brakkeliv med alt det medførte.

Håndtering av personellet krevde mye, men heldigvis fikk jeg god hjelp av Divert.

For Statnett, som i hovedsak benyttet Bell 214B i linjebygging fikk vi til en meget gunstig avtale. Det skjedde etter at jeg fikk demonstrert Lamaens løftekapasitet (maks 1100kg.).

Dette var en mere hensiktsmessig løftekapasitet ved transport av betong, personell og verktøy.

Uttrekk av dragliner ble en ny oppdragstype. Der var AS350B en suveren maskin som takket være sitt rotorsystem ga betydelig større trekraft enn Lamaen.

Fikk veldig god kontakt med Statnetts ledelse i Lillesand noe som kom godt med senere i karrieren,

Vi åpnet ette hvert base i Lakselv. Erik Olsen ble basesjef og tekniker.
Fint å komme opp dit igjen. Vi fikk en god del oppdrag i Finnmark.
Nye flygere ved utsjekk av to fra sjøflyavdelingen.

Vi hadde utrolig mange interessante oppdrag de tre årene jeg jobbet i Westwing.
Bl.a. malmleting for NGU med en torpedolignende sensor som hang 200ft under maskinen.
Den måtte flys med stor nøyaktighet 200ft. over bakken i flygetraseer med 200m mellomrom.
Vi opererte denne i flere sesonger uten uhell.
Ellers var det mange oppdrag over hele landet. En ny Lama LN-OTE kom inn i flåten etter at
Magne Bjørlo var uheldig og skadet en maskin.
Like etter at jeg sluttet havarerte Magne Fjellset og overlevde med en utrolig flaks. Falt over
100m etter kollisjon med en toppline og landet opp ned i dyp snø, Kun understellet var helt.
Magne Fjellset omkom noen år senere, i en Bell 214B etter kollisjon med en wire.
Magne ble en svært god mann for selskapet. Han knyttet gode kontakter og fanget opp
oppdrag i fin stil, Salgsperson av første klasse og en god venn.

Årsaken til min avgang med tre års hardt arbeid kom etter uenighet om selskapets vei videre.
Westwing hadde statsstøtte for ambulanseflyging med sjøfly på Vestlandet. De fløy knapt
noen ambulanse i akuttsituasjoner, men tilskuddet holdt vel sjøflyene i gang.
Siden jeg hadde gode kontakter i Norsk Luftambulans hadde jeg en intensjon om eventuelt
samarbeid. En uformell omvisning på basen med folk fra NLA falt ikke i god jord hos
Flygesjefen.
Han gikk til ledelsen og beklaget «min illojalitet» ovenfor sjøflyavdelingen. Selvfølgelig skulle
jeg ha diskutert slike ting mere med ledelsen, men de hadde aldri engasjert seg vesentlig i
driften og hadde aldri skjønnt arbeidet som lå bak den aktiviteten vi hadde oppnådd med
helikoptrene. Det var det Divert og meg selv som hadde stått for.
Hadde skjønnt at min tid i dette selskapet gikk mot slutten. Derfor hadde jeg i god tid vært i
kontakt med AS Lufttransport på Bardufoss som nå satset på offshoreflygninger.
Med relevant erfaring fikk jeg begynne så snart som mulig direkte som kaptein.
Instrumentpapirene hadde jeg tatt opp igjen i Håkonsværn flyklubb på Westwings regning.
Oppflyging med den kjente flygeren Fjell (flying Jokers) på Gardemoen.

Under de krevende forholdene vi ofte opererte under hadde jeg kun en kritisk situasjon i
disse årene.
Oddbjørn og jeg var ute på en betongtransport som skulle ta hele dagen.
Fylte drivstoff som vanlig en gang i timen. Oddbjørn hadde den gode vanen med å sjekke
styrewirene til halerotoren med å føle på tensionen.
Etter en slik sjekk ba han med stanse maskinen for videre kontroll. Wirene var helt slakke og
støttetaget for halerotor gearboks var knekt av. Gearboksen var helt løs og ville ha knekt
akslingen hvis dette ikke hadde blitt oppdaget i tide.

Et annet uhell å nevne var at vi ble fast under linetrekking. Satte fra meg loddet i en snødekt
skråning. Tilsynelatende på stabilt underlag og løste jeg ut loddet. Snøen brast og selve
draglinen strammet og traff rotoren. Draglinen ble kuttet og loddet falt ned en skråning. Ingen
skade overhode på helikopteret. Ble en del mas for å komme i gang igjen.

Da jeg sluttet i Westwing fikk jeg en flott gave fra de ansatte. Fra ledelsen kun en kort attest
med anerkjennelse for at jeg var en god helikopterpilot. Det viste bare hvor mye ledelsen
hadde skjønnt hva vi drev med.



Mineralleting med underhengende sensor.



Fra Ulla Førre. Typisk jobb.



Lama ved Namsos

AS Luftransport 1983 – 1987

Begynte sommeren 1983 i AS Luftransport.

Siden kurs på AS 332L skulle ikke begynne før ut i september ble jeg satt på innenlandsoppdrag med AS 350B.

Det ble flyging på kraftanlegg i Nordland, tilfeldige oppdrag i Troms og for NGO på oppmåling i Helgeland.

En riktig fin sommer ble det.

Hadde noen sertifikatprøver i forbindelse med typesjekk for Westwing og Helitourist.



LN – OTO Med NGO på Helgeland

I september begynte kursingen på AS 332L. Først teknisk kurs hos Bristow i Aberdeen.

For selve utsjekksflygningen hadde selskapet etter avtale med Maersk Helikopter tillatelse å bruke Esbjerg som base.

Helikopter Service hadde fått ny simulator for Super Puma på Forus.

Vi fikk ca. 3.5 timer med familisering på denne før vi satte i gang med flytreningen med LN-OLA på Esbjerg flyplass.



**Fra Esbjerg LN – OLA. Vår første Super Puma.
Bob Morris, Jan Åkerberg (inne) Jan Jakobsen med kjæreste og Sonny Petterson.**

Leif Fredrikson og Jan Åkerberg var instruktører. Hele programmet gikk greit. Selv var jeg nok rusten på selve instrument flygningen, men det gikk bedre etterhvert. Hovring derimot, der var jeg topp i følge Jan.

Etter en lengere friperiode var vi klare for første kontrakt. Det ble flyging ut fra Brønnøysund som startet i januar 1984. Det oppfølgende treningsprogram ble utført der. Spennende plass å starte med en ny operatør for offshoreflygning, ny helikoptertype og nye folk midt i den nordnorske vinteren.

Ny hangar var satt i drift på Brønnøysund flyplass, så det var en fin base med alle funksjoner.

Siden jeg hadde vært såpass lenge borte fra offshoreflygning ble det et par arbeidsperioder som co-pilot.

På Andøya ventet nå to nye maskiner, LN-OLB og LN-OLC. Ny hangar var satt opp med tanke på offshore operasjoner. LN-OLD kom litt senere.

I løpet av mars 1984 ble dette basen for meg noen måneder. Innom Brønnøysund i kortere perioder.

Vi var virkelig en sammenspleiset gjeng i alle kategorier i Lufttransport.

Selskapet fikk nå kontrakt med Statoil med flyging ut fra Flesland.

Det var jeg og flere som bodde i Bergen veldig glade for. Slutt på langpendling. Komme hjem hver kveld – supert.

I løpet av sommeren startet flygningene ut fra Flesland opp.

De nærmeste årene besto av flyging på Statfjordfeltet.

Basen på Flesland ble et fint sted å jobbe. Etter hvert fikk jeg utsjekk som instruktør på simulatoren på Forus. Fint avbrekk på alle offshore turene.

Super Pumaen var en fryd å operere, Masse krefter, fin hastighet og så hadde den avising på rotorene.

Vi fikk en alvorlig hendelse med dette systemet. Kontakter løsnet og traff halerotor. Voldsom vibrasjon, men heldigvis fikk Alf og Buddy landet på Statfjord C som var like i nærheten.

En hendelse med stort potensiale.

Maskinen ble sendt inn med sypply båt.



Sommeren 1985 spurte selskapet om jeg hadde lyst på en Svalbardtur med AS 350. Oppdraget var å fly geologer fra Statoil ut i terrenget på Vestspitsbergen med base i Longyearbyen.

Det ble en fin måned med mye flyging.

Tilbake fra Svalbard ble det full produksjon ut fra Flesland med Super Pumaen.

I mai 1987 fikk jeg et par uker i Nord Norge med AS 350 igjen. Fint avbrekk fra offshoreflygningen.

Helikopter Service 1987 – 2007 (CHC Helikopter Service)

AS Lufttransport fusjonerte med Helikopter Service sommeren 1987,

Det ble en stor endring og mye rokkeringer i ledelsen i begge selskaper.

Andenesgruppen som eide LT fikk nå majoritet i HS og satte inn sine folk i styre og stell.

LT basen ble felles operativt senter i Bergen og teknisk fikk to hangarer og operere fra,

Det ble et stort selskap med monopol på alle offshoreflygninger i norsk sektor,

Kjell Paulseth, vår sjøflyger (LT), ble flygesjef(HS) en kort periode. Han ringte meg, fortalte om den nye organisasjonen og spurte om jeg ville ta jobben som basesjøflyger på Super Puma i Bergen. Skulle dele kontor med basesjøflyger Sikorsky S61N, David Price. Vi var godt kjente fra Helilift og Offshore Helikopter.

Selskapet fikk etter hvert Canadisk/Amerikansk eierskap. Navnet ble **CHC Helikopter Service**. Dermed fikk vi nye søsterselskaper rundt om i verden.



Helikopter Service AS332L1 Super Puma

Nå begynte en ny æra for meg med flere administrative stillinger i HS mer eller mindre helt til jeg pensjonerte meg som flyger i 2007.

Etter den tid hadde jeg halv stilling i en periode som helidekkingsinspektør. I tillegg fungerte jeg som supervisor ved løfteoperasjoner offshore for Veritech Offshore. I 2018 sa jeg stopp med disse aktivitetene.

HS reorganiserte ganske ofte. Og jeg fikk re-sjekk på S61N da stillingen som typesjøflyger base Bergen opphørte. Det ble det en kort intro med Bell 214ST da selskapet fikk maskin nr.2 av denne typen. Hadde et fantastisk kurs med utsjekk på typen hos Bell Helicopters i Dallas/Forth Worth. Jeg skulle ha ansvar (senior kaptein) for tilbringeroperasjonen med denne helikoptertypen

Dessverre så havarerte den ene maskinen ved den tragiske Aldenulykken hvor alle omkom. Maskinen ble ikke erstattet og jeg fortsatte på S61N



Foto: Berge, Leif

Norsk Oljemuseum

Helikopter Service Bell 214 ST

En ny stilling som prosjektleder med nye operasjonsområder som arbeidsområde ble opprettet og jeg fikk denne. Basesjefen i Bergen, Rolv G. Rasmussen, var en sterk pådriver i den forbindelse.

Dette ble en svært spennende jobb for meg.

Losflyging

Mens David Price og jeg delte kontor som typesjeflygere på basen hadde vi diskutert mulighetene for transport av loser ut fra Kystverkets losstasjon på Fedje.

Vi hadde merket oss at dette segmentet var i vekst internasjonalt, spesielt i Tyskland og Nederland.

Vi kontaktet losoldermannen i Bergen og fikk et møte med ham. De stilte seg positivt til ideen når vi fortalte hva som foregikk andre steder i Europa.

Vi kjørte på med demoer på Fedje, hadde møter med Kystverkets ledelse og etter hvert fikk vi en avtale om losflyging.

Det ble stor interesse i flygerkorpset og blant teknikerne for denne operasjonen. David sjekket ut personellet og vi fikk systemet oppe å gå på dette.

S61N maskinen var en stabil plattform for denne jobben.

Omsetningen på basen økte med ca. 23 mill. i året uten at det ble ansatt flere på basen.

Kun økning i overtid og kjøp. Det var alle ansatte glad for.

Losoperasjonen fikk pågå som en ad-hoc operasjon for HS og Kystverket i flere år og ga fine ekstraintekter.

Etter noen år ble denne operasjonen lagt ut på anbud for kystverket.

HS Sola med markedsdirektør og planleggingsavdelingen i spissen leverte et anbud som de visste de ikke ville vinne. De syntes at denne operasjonen var mere bryderi enn forretning.

Så ikke synergiene og mulighetene videre.

Lufttransport, som nå var overtatt av nye eiere vant kontrakten.

Vi i Bergen var veldig skuffet.

Andre aktiviteter

Skog og lyngbrannslukking, oljevern og fakkelskifter. Utarbeidelse av ny operativ dokumentasjon (SOM) for de nye aktivitetene ble også en av mine oppgaver.

Det ble en svært givende tid.

I tillegg underviste David, Olav, Herman og jeg hver uke på offshorekursene for oljearbeidere til Nutec på Laksevåg

1991 ble en hektisk skogbrannsesong. Vårt datterselskap den gang, AS Lufttransport, hadde kontrakt med DSB med sine Bell 214B maskiner. HS skulle stille som back up. Dette var en avtale som Magne Fjelnset og jeg fikk ordnet.

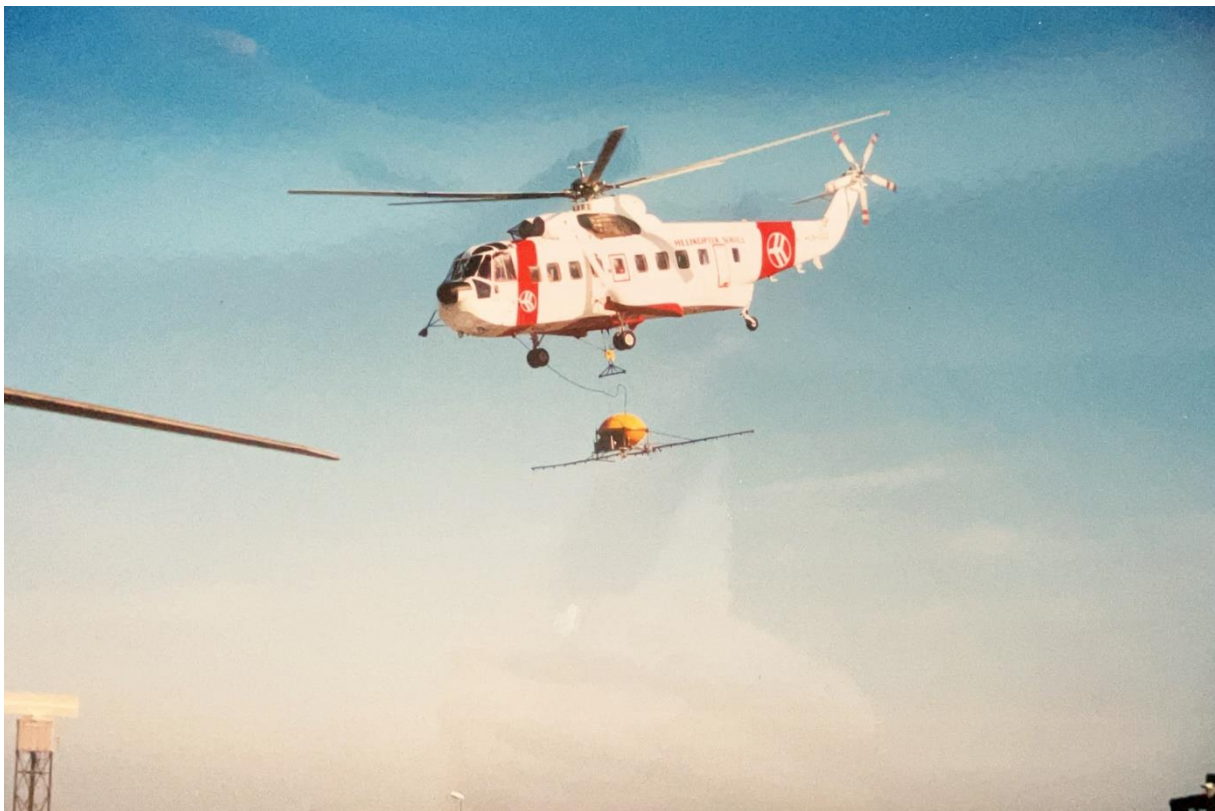
Min jobb var å legge til rette. Det ble mye koordinering med teknisk og utsjekk av flygere på brannbøtten. I juni dette året fløy vi ca. 90 timer i forbindelse med brannslukking. Det brant godt både i øst og vest det året.

HS hadde anskaffet en spesial bøtte for spredning (dispergering) av kjemikalier på oljeutslipp.

Vi hadde et nært samarbeid med SINTEF i Trondheim i forbindelse med dette og etablerte en semi beredskap for oljevern. Min oppgave ble å iverksette dette med trening, dokumentasjon og kontakt med oljeselskap og ikke minst SINTEF.

Transport/utlegg av oljelenser ble også en del av denne aktiviteten.

Mange kreative ideer ble prøvd. Bla. Løft av nødsleper til fartøy, kombinert brannbøtte/kjemikaliespreder mm. HS ble medlem av en oljeverns sammenslutning som besto av alle aktører innen oljevern. Der representerte jeg HS. Det ble mange møter og seminarer vedr. oljevern de neste årene.



Sikorsky S61N trener på dispergering av olje

Helikopterruten Bodø - Værøy

I 1993 fikk AS Lufttransport kontrakt om helikopterrute Bodø – Værøy. Flyplassen på Værøy ble stengt etter et fatalt havari med Widerøes Twin Otter.

LT hadde ikke egnet helikopter og HS ble leid inn med Sikorsky S61N.

Det ble min oppgave å få på plass det operative konsept.

Det ble etablert ny helikopterlandingsplass og terminal godkjent av Luftfartstilsynet på Værøy. Hadde møter der med alle involverte i denne prosessen. Teknisk/operativ base ble etablert i hangaren på Bodø Lufthavn. Finn Berg og jeg fløy maskinen opp fra Bergen og 1.august 1993 gikk åpningsturen med passasjerer til Værøy.



Helikopter Service Sikorsky S61N

Når jeg skriver dette i 2023 er det rart å tenke på at det er 50 år siden Stig Åberg og jeg fløy åpningsturen Bodø-Værøy-Røst med Helilifts S58T og 30 år siden Finn Berg og jeg fløy åpningsturen med HS S61N til Værøy.

Ruten ble fløyet med HS S61N maskinen i flere år. Etter hvert tok LT selv over operasjonen med sine nye Leonardi AW139 maskiner.

Helikopter Service reorganiserte relativt ofte og jeg fikk tilbud som basesjeflyger i Bergen, noe som jeg aksepterte. Det innebar personal ansvar for flygerne i Bergen, Staffjord, Oseberg, Florø Kristiansund, Brønnøysund, Hammerfest og Longyearbyen.

Et krevende konsept som virkelig slet på meg. Angret veldig på et jeg tok denne jobben. I tillegg hadde jeg prosjektene og daglige flyturer.

I denne perioden fikk vi det fatale havariet mellom Brønnøysund og Nornefeltet.

I slike situasjoner får man aldri gjort nok for de etterlatte og nære kolleger.

Personalavdeling og ledelse gjorde selvfølgelig alt som var mulig, men i etterkant sliter en med hva kunne vi gjort bedre.

Sammen med en av våre ingeniører reiste vi rundt på Statoil's installasjoner og holdt informasjons presentasjoner om årsaksforhold og tiltak. Oljearbeiderne var veldig glad for dette og vi fikk svært positive tilbakemeldinger. En krevende, men givende oppgave for oss.

Det varte vel ca. fire år i denne stillingen. Da kom neste endring. Med stor aktivitet på basen fikk Kristiansund egen basesjeflyger. Den jobben tok jeg. Tanken var å komme nærmere familien på Sunndalsøra. Barna hadde da flyttet ut.

Vi bodde et år i Kristiansund og trivdes egentlig godt, men våre barn hadde lite til overs for vår beslutning.

De var bergensere. Vi flyttet etter et års tid tilbake til Bergen. Pendlet i denne jobben til Kristiansund et års tid. Da sa jeg opp og begynte som seniorkaptein med helidekkinspeksjoner som deloppgave. Fikk kurs i Aberdeen hos HCA, som vi samarbeidet mye med senere. Dette var en fin nedtrapping. Hadde denne jobben en god stund etter at jeg pensjonerte meg med flygningen.

Vietnam operasjonen.

Helikopter Service fikk i sammen med Heli-Union kontrakt med flere Super Puma og Puma maskiner med en vietnamesisk statseid helikopteroperatør. Flere Super Puma maskiner ble sendt ned med mannskap fra Norge. Selv ble jeg re-sjekket på Super Puma høsten 1993 og pendlet ca. et år mellom Bergen og Vung Tau i Vietnam. Heli Union opererte Puma helikoptrene.

Det ble en fin periode, men litt for lange perioder hjemmefra (min. 5 uker). Vietnamesiske flygere ble sjekket ut og vi hadde de som co-piloter. To av de kom senere til Bergen og fikk prøve seg på Nordsjøen.

Det ble ofte lange turer på vel 200NM. Navigasjonen var på denne tiden ikke helt basert på GPS og kunne by på utfordringer. Etter hvert fikk vi med oss håndholdte GPS mottakere. Det ble et godt hjelpemiddel.

Hentet og leverte passasjerer ganske ofte på hoverflyplassen i Ho Chi Min byen (Saigon). Skulle tro at værforholdene var enkle å håndtere i dette området av verden, men det var ikke alltid realitetene. Perioder i året ga oss skikkelige utfordringer med tordenvær, enorme regnskyll, vindskiftninger og turbulens. Husker spesielt en tur i regntiden. Vi kom inn i et regnområdet. Nedbøren var intens og motortemperaturen (T5) sank til under det grønne normalområdet.

Kunne motoren stanse? Her var det ikke mulig for oss å svinge unna. Nedbørsområdene kunne kanskje være 100NM i utstrekning. Heldigvis gikk motorene fint selv i sterk nedbør. Etter hvert jobbet jeg som senior kaptein for denne operasjonen. Det innebar mye administrativt arbeid og god kontakt med vietnameserne. Vi var jo til tider over 20 personer og opererte inntil fem maskiner.

Alt gikk igjennom mitt kontor, operativt som teknisk. Vi var fem personer på hver maskin. Tre flygere og to teknikere. Det fungerte veldig fint. Hadde dugnad med alle i hangaren når det var nødvendig. Dette skapte et godt samhold i gruppen som alle bodde på samme hotell. Vi delte arbeid og fritid sammen.

De fleste av oss fikk besøk av ektefeller og barn mens vi var der.

Sonja kom ned siste uken på en av mine arbeidsperioder. Vi dro etterpå til Jakarta og Yogyakarta. Besøkte hennes familie der nede. Det ble en minneverdig tur med mange fine opplevelser.



Fra Vung Tau. Alle deltok med vask og polering.

Fakkeltutskiftninger

I 1991 kom det inn en forespørsel fra en konsulent på oppdrag fra Statoil.

Han tenkte at helikopter muligens kunne brukes i forbindelse med utskiftning av fakkelen på produksjonsinstallasjoner.

Han hadde snakket med noen SAR flygere på Statfjord B. De stilte seg ganske negativt til dette, men de hadde muligens bedt han kontakte meg.

Det ble begynnelsen på et eventyr som fikk stor betydning for aktørene og er fortsatt oppgående også i dag.

Med bakgrunn i mitt gode forhold til Statnett fra tiden i Westwing tok jeg kontakt med en av lederne der som jeg kjente godt, Kåre Heskestad.

Vi hadde flere flygere med solid erfaring fra linjemontering for Statnett ved hjelp av dokkingmetoden med Bell 214B maskiner (maks løft ca. 3000kg).

Sammen med de aktuelle flygerne gikk vi igjennom konseptet.

Vi mente at skifte av fakler på oljeinstallasjonene kunne gjennomføres på en sikker måte med dokkingmetoden og Sikorsky S61N helikopteret..

Konfererte konseptet med Heskestad og fikk et møte med Statnett og Statoil konsulent i Oslo.

Heskestad hadde lagt fram konseptet for sine kreative anleggsfolk og det manglet ikke på gode løsninger. Knut Tredal fra SN var en sentral person i dette arbeidet.

På møtet la de frem skisser av guider, låsemetoder vinsj mm.

Dokking innebærer at fakkelen kobles sammen med en wire som trekkes inn fra en vinsj som står nede på plattformdekket. Vinsjen trekker fakkelen og helikopteren ned mot guidene som vil låse fakkelen i sikker posisjon helt på plass. Avstandsstykker mellom flensene muliggjør montering av pakning i etterkant. Ingen behøvde å eksponere seg på topp plattformen, men kontrollere vinsjen med en fjernkontroll fra en beskyttet posisjon der oppe.

Vi ble enige om å teste konseptet med en fakkelen og egenprodusert mock-up plattform på land først. Det skjedde på Flesland og var vellykket.

De to erfarne innenlandsflygerne Kåre Kalsveen og Anders Nonstad gikk entusiastisk inn for oppgaven. Teknikeren skulle ligge i døra og guide pilotene.

Selv var jeg nok litt urolig for flygernes referanser når de sto over fakkelen i 500ft. høyde over sjøen med referanser langt unna. Hadde jeg aldri gjort denne typen operasjon.

Det er bare å holde gulvet flatt og trekke mot vinsjen sa Kåre!!
Sammen med Knut Trelldal (fra kontoret i Lillesand) utarbeidet vi en omfattende manual for hele jobben. Det var slett ingen liten jobb. Grundige prosedyrer og sikker jobbanalyser måtte utarbeides for alle faser i operasjonen. Det ble en del møter og mye skriving.
Denne manualen ble utgangspunktet for fremtidige fakkelskifter.

Første oppdrag var på Statfjord B. Min rolle var koordinator/supervisor for det hele. Grundig gjennomgang med plattformorganisasjonen var nødvendig og vi måtte kurses i deres arbeidsprosedyrer og sikkerhetstenkning.
Dagen for operasjonen kom med gunstige forhold. Den ca. 2000kg tunge fakkelen ble klargjort. To-tre dager forut hadde Statnett fått plassert sin kontainer med vinsj og alt nødvendig utstyr. En taubane ble etablert fra dekk til topp plattform for frakt av guider og alt verktøy/utstyr som var nødvendig.
Før avløft av gammel fakkell var det mye jobb med å få løsne bolter, installere guider og sikre fakkelen i guidene med sine låseklakker. Det tok mange timer.
Selve avløftet gikk veldig greit. Tekniker Bjørnak, med lang erfaring fra HS innland, hadde en lang stropp som han manuelt senket ned og ble koblet sammen med fakkelen mens flygerne hadde god referanse mot fakkelen. De løftet forsiktig opp og etter hvert som stroppene strammet til og referansen ble dårligere sentrerte maskinen over fakkelen og på beskjed fra pilotene løsnet montørene låseklakkene og fakkelen svevde fint under helikopteret.

Ved løft av ny fakkell er et kritisk moment sammenkobling av wirene mellom fakkell og vinsj. Ved første forsøk var det noe som ikke stemte der oppe og fakkelen måtte settes tilbake på helidekket. Da ble jeg skikkelig nervøs. Jeg var påhuker på helidekket. Etter noen minutter var de klare for nytt løft.

Kopling av wirene gikk greit og med godt drag fra vinsjen ble fakkell og helikopter trukket nedover.

Fakkelen entret fint guidene og ble automatisk låst i sikker posisjon med låseklakkene.

Montør sjekket at fakkelen sto sikkert og ga signal om frakobling.

Under løftet fløy Kåre med konsentrasjon på å holde dørken konstant flat.

Anders hadde fjernet cockpitvinduet på venstre side og hadde visuell kontakt nedover.

Det var en fantastisk følelse at dette gikk såpass greit. Sikkerheten under operasjonen var optimal vil jeg si.

Statoil var meget fornøyd. Dette var et konsept for framtiden.

Ryktet om denne operasjonen gikk fort. Snart var Hydro i gang med forberedelsene.

Ledelsen der var veldig grundig og kommuniserte mye underveis. Det ble mange møter hos Hydro. Snart var vi klare for operasjoner på Osebergfeltet.

Flygernes begrensede referanser under løfteoperasjonen bekymret meg.

Vi ville ha bedre referanser under av- og påløft av fakkelen.

Sammen med Statnett fikk vi konstruert en referansestang med en kube i enden.

Denne skulle stå ut fra topp plattformen og gi flygerne god referanse for sikker operasjon.

Første utgave var litt urolig, men etter hvert fikk vi de ganske stabile.

Alt ble testet på land før vi dro offshore.

Det ble mange oppdrag på installasjonene over hele Nordsjøen i de nærmeste årene. BV 234 ble også benyttet på de aller tyngste løftene. HS hadde nå to slike maskiner.

Fakkelskifte med helikopter var nå blitt rutine.

Flere flygere med relevant erfaring fikk prøve seg. Selv var jeg co-pilot og supervisor for de fleste operasjonene.

Hydro ville gjerne kunne løfte tyngre hiv i forbindelse med forlengelse av fakkellbommen på Oseberg A.

I den forbindelse reiste Inge Vaksvik (Statnett) og jeg til Ericson Aircranes i Medford, Oregon USA.

Der fikk vi positiv respons og de kom senere til Norge for å møte Hydro og diskutere mulighetene. Hydro trakk seg senere fra dette prosjektet. Selv fikk jeg en fin tur med Sikorsky 64 Skycrane.



Sikorsky S64 Skycrane

Ekofisk ulykken

I august 1991 skulle Phillips Petroleum skifte fakkell på Edda og 2/4 S på Ekofiskfeltet. Jobben kom «veldig» raskt opp mens jeg var på ferie i England. Var ikke vesentlig involvert bortsett fra prosedyrene i manualen. Statnett personell var klar for jobben og på plass. Den første jobben på Edda gikk greit. For å spare tid hadde PPCo plattformledelse involvert vår Bell 212 som var SAR/shuttle maskin fast stasjonert på Ekofisk. Sammen med SAR flygerne planla PPCo og gjennomføre levering av referansestangen fra døren på Bell 212. Stangen veide ikke stort og var egentlig tenkt heises opp med håndmakt fra en supplybåt. Dette gikk normalt greit. Statnett var ennå ikke på plass med personell og vinsj.

Etter at Edda fakkelen var på plass skulle 2/4S klargjøres. Referansestangen skulle på plass snarest for å spare tid. Nytt mannskap på SAR maskinen. Ingen fra Statnett til stede, ingen kommunikasjon med topp plattform som kun hadde PPCo mannskap, ingen kommunikasjon med operativ ledelse på Sola for vurdering av jobben. I samråd med PPCo valgte SAR crewet å løfte stangen med redningsvinsjen på helikopteret. Det ble fatalt. Alle i Bell helikopteret omkom da maskinen kolliderte med fakkell/toppplattformen. De som befant seg på topp plattformen kom mirakuløst fra det uten skade. Ulykken er godt dokumentert i Havarirapporten til Flyhavarikommisjonen. Dette ble et stort tilbakeslag for konseptet.

HS SAFE/SOM

I etterkant av denne tragiske hendelsen og noen mindre hendelser i forbindelse med underhengende last operasjoner innså ledelsen at noe måtte gjøres for å kvalitetssikre alle «non standard» operasjoner. Vi skulle utvikle et kvalitetssikringsverktøy og en egen manual som skulle dokumentere og etablere prosedyrer for «non standard» operasjoner. Det grunnleggende verktøyet for sikker jobb analyse ble det vi kalte HS SAFE.

Det ble en krevende jobb som prosjektleder for en arbeidsgruppe med flysikring og kvalitetssikrings personell. Et ganske omfattende dokument ble det. I tillegg etablerte vi en manual kalt Special Operation Manual (SOM). Der lå prosedyrene og kvalifiseringskrav for fakkelskifter, losflyging, brannslukking, oljevern og lasteflyging på forskjellige nivåer, HS SAFE mm.

Dette sikkerhetsverktøyet ble også kjent i utlandet.

Malaysia hadde hadde en fatal ulykke under operasjon på en høy antennemast. Luftfartsmyndighetene forbød all flyging med underhengende last en periode. Lufttransport hadde sammen med Statnett en operasjon med Bell 214B i Malaysia. For å presentere vårt konsept dro jeg til Kuala Lumpur og presenterte vårt opplegg. Dette syntes de var interessant og ville arrangere et seminar i Kuching på Borneo, hvor alle helikopteroperatører i landet skulle delta. Seminaret ble avholdt noe senere. Det ble to spennende og krevende dager med stor deltagelse. Etter første dag, om kvelden, ankom landets luftfartsdirektør med eget jettfly fra Kuala Lumpur. Der ble jeg overrakt pokal og minneplakket.

Vår egen operative ledelse fikk mere ro i seg vedrørende «non-standard» operasjoner når systemet ble etablert.

Bare nøye utvalgt kvalifisert mannskap ble autorisert til slike oppdrag. Sikkerheten fikk et skikkelig løft.

Longline/Vertical Reference operasjon

Sammen med relevante personer i Statnett ble jeg sammen med Gunnar Bjørsvik fra Lufttransport invitert til EDF (tilsvarer Statkraft i Norge) i Frankrike for å se på deres helikopter operasjoner. De hadde flere AS 350 og et Puma helikopter i sin flåte.

Pumaen hadde fjernstyring fra bagasjeluken bak for presisjonsløft.

De fløy mye med underhengende last direkte på spenningsførende kraftlinjer. En rimelig komplisert operasjon.

Fikk prøvefly fra bagasjeluken. Interessant med god sikt til lasten, men et kostbart system. Andre dag dro vi opp i fjellene nord for Nice. Der hadde de en linetrek operasjon gående med en AS 332S Super Puma fra Hel Log i Sveits. Sjøfflyger Heinz Leibundgut fløy Super Pumaen med boblevindu og Longline. Det fungerte meget godt. Fikk snakke med Heinz den dagen.

Så nå muligheter for å forenkle fakkeloprasjonene med bruk av Longline/Vertical Reference.

Vi hadde en operasjon under planlegging med en 45 grader fakkell på Troll A.

I den forbindelse skulle det foretas en fullskalatest på dette løftet ute på Ågotnes, Sotra.

I samråd med operativ ledelse og Statnett tok jeg kontakt med Heinz. Ønsket at han skulle komme å demonstrere longline/vertical reference konseptet under denne testen.

Det ville innebære at man slapp nedvinsjing av lasten og referansestang, som vi hittil hadde praktisert. Det betød kortere tid til forberedelser og mere fleksibel transport av utstyr for øvrig. Flere dager spart på hver operasjon. Heinz var med.

Under testen fikk vi prøve begge metodene. Longline med Heinz bak spakene fungerte helt perfekt. Heinz fikk behørig utsjekk i vår simulator og ble godkjent til å fly våre maskiner. Det ble en flott periode med Heinz på mange av våre operasjoner. Han fløy også ordinære turer som co-pilot.

Etter hvert fikk vi våre egne flygere med erfaring fra mastemontering med longline.

De hadde utført slike oppdrag hovedsakelig med mindre maskiner som AS 350.

Stig Saure og Bjørn Hovland var erfarne longline flygere. Senere kom Leif Hus med i denne gruppen. Leif fikk nok de fleste oppdragene helt til han begynte i Airlift. Der fortsatte han med disse operasjonene og har utført mange fakkelskifter over hele verden.

Selv var jeg som regel non flying pilot på de fleste av disse oppdragene. Den første operasjonen med vår egen flyger, Stig Saure, var på Heidrun. Det ble behørig filmet av Borg film. En vellykket operasjon ble det til tross for en del bevegelse i plattformen.

For meg ble det mye trening og oppdrag sammen med de.

Dette ble en svært viktig omstilling for konseptet med fakkellutskifting.



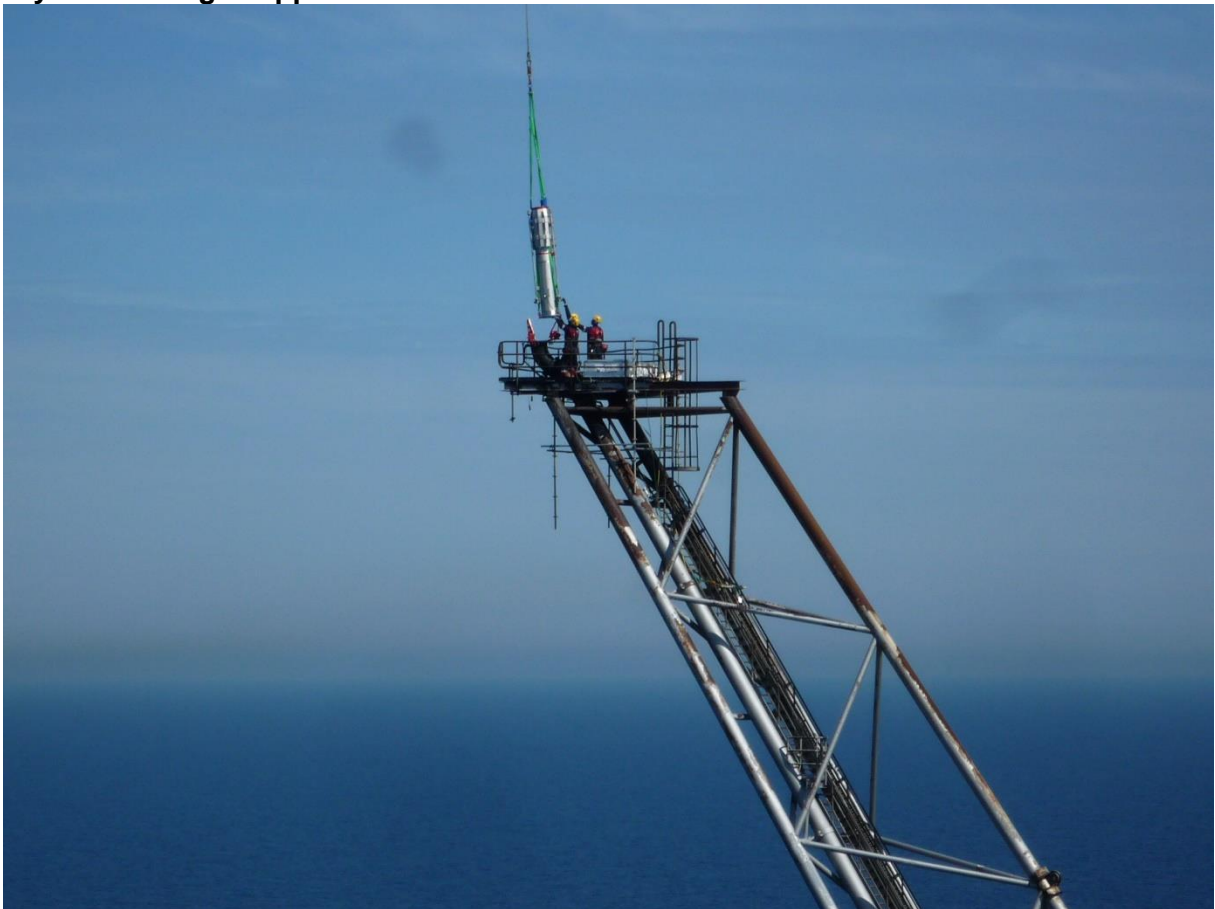
Verktøykassen kommer på plass



Oppløft fra helidekk



Styrelinen fanges opp



Fakkelen kommer på plass

Longline på egen hånd.

Selv fikk jeg utsjekk på longline hos Lufttransport med deres Lama helikopter under min ferie.

Det var kjempemoro. Det tok sin tid før bakkepersonellet slapp å løpe etter longlinen, men etter en ukes tid satt det bra. Fløy for LT noen uker over to år på Lamaen.

Følte på ingen måte at jeg hadde nok erfaring for fakkell installasjoner med dette.

En fin og morsom erfaring ble det på min fritid.

Fløy bl.a. materialer til hytta i Torbudalen.

Vertech Offshore

Statnett hadde på denne tiden mange struktur- og reorganisasjoner.

Nøkkelpersoner med Inge Vaksvik i spissen sluttet i Statnett og dannet Vertech Offshore med base i Lillesand.

Selskapet fikk etter hvert oppdrag over hele verden og tjente gode penger.

Senere ble det oppkjøpt av andre aktører, men drives fortsatt med de samme personer i nøkkelstillinger. Som aksjeeiere tjente de gode penger på disse oppkjøpene.

Selv jobbet jeg ganske mye for de som freelance supervisor fram til 2018.

Da syntes jeg at det var nok farting.

Fikk mange turer til Vietnam, Nigeria, Ghana, Angola og Australia i denne jobben.

Selskapet står seg meget godt nå i felles eierskap med Airlift i Førde.

Med sin Super Puma utførte Airlift operasjoner bl.a. i Nigeria. Det ble lange «ferry flights» fra Førde.

Helt tilfeldig står en kamerat fra oppveksten på Sunndalsøra, Arne Stang, som hovedeier av det hele. Godt gjort. Selv fløy jeg materialer med Lama til hytta hans ute ved fjorden vest for Førde for mange år siden.



Fakkelskifte med Super Puma

Diverse hendelser

Noen «skumle» hendelse med potensiale fikk jeg også oppleve under tiden i Helikopter Service.

Et eksempel var AP hydraulikk feil.

AP Hyd. systemet i Super Pumaen sørger for kontroll på autopilot systemet og av halerotoren.

Systemet sitter i skottet bak co-piloten og er helt uavhengig av hovedsystemet.

En maskin fra det spanske flyvåpen hadde noen år tidligere havarert fatalt ved bortfall/hardover av dette systemet under flyging. Når systemet sviktet helt plutselig gikk halerotoren i full utslag med det resultat at halebommen røyk tvers av.

Under oppstart på Flesland hørte vi et smell og plutselig fullt utslag på helerotor pedalene. Det var ikke mulig å holde imot. Heldigvis hadde vi bare ca. 40-50 prosent turtall og jeg stanset motoren øyeblikkelig. Selv med det lave turtallet ble det en kraftig bevegelse i maskinen.

Alle ombord fikk en svært ubehagelig opplevelse og så hydraulikkolje strømmet ut over dørken. Passasjerene ble tatt inn i terminalen og jeg måtte ha en gjennomgang med de. Rapporter ble skrevet og teknisk undersøkelsesgruppe fikk jobb.

Det viste seg at grunnet svakheter i AP Hyd.systemet bak co-piloten var det blitt mange enheter med forskjellig modifikasjons status installert i maskinene. Det krevde en noe komplisert oppfølging fra teknisk.

I vårt tilfelle viste det seg at AP hyd. enheten hadde gått 1100 timer over gangtiden.

Dette førte til trettthetsbrudd i en kritisk del av enheten.

Ble en ganske stor sak som krevde skikkelig opprydding hos teknisk avdeling.

Hadde enheten fått bruddet ti minutter senere så ville det mest sannsynlig vært fatalt.

Stans på begge motorer.

Dette skal egentlig aldri kunne skje, men det skjedde med Arnold Nordås og meg på Scarabeo 6 en vindfull dag.

Vi landet greit på helidekket. Vindstyrken lå på 55-60kts. og det var svært grov sjø.

Nye passasjerer hadde akkurat fått satt seg og vi var i gang med briefing.

Plutselig ser vi en kompakt vegg med vann komme imot oss på høyde med rotordisken.

Vannet treffer maskinen med stor kraft og begge motorer stanser øyeblikkelig.

Arnold som var kaptein fikk stanset rotoren og jeg løp ut og fikk snakket med helivakter og passasjerene. De skjønnte ikke hva som var skjedd, men fikk raskt forklart hendelsen.

Vi ønsket mest mulig vekt på maskinen der vi sto i den kraftige vinden, så passasjerene ble bedt om å bli sittende. Maskinen ristet godt der den sto i den kraftige vinden.

Selv løp jeg inn og fikk tak i ledelsen på Sola for å forklare hva som var skjedd.

Vi ble enige om å inspisere luftinntakene for eventuell skade. Hvis alt så fint ut skulle vi starte opp, sjekke alle indikasjoner og spyle motorinntakene med ferskvann før vi kunne fortsatte til Flesland.

Dette ble arrangert i en fart. Inntakene så fine ut og Arnold startet opp, og jeg sto og spylte ferskvann en god stund.

Deretter en liten samtale med ledelsen og vi fikk fortsette med passasjerene om bord.

Årsaken til stansen var jo helt klar og vi så ingen farer med å fortsette med passasjerer om bord da det ikke var observert skader på motorene. Turen til Flesland gikk helt greit.

I ettertid burde vi nok av psykologiske grunner satt passasjerene av. Fikk litt kritikk av Hydro for det.

Siste tur

Min siste offisielle tur før pensjon gikk ut fra Kristiansund sammen med Teckmayer som co-pilot.

Etter landing ble vi møtt av brannbiler, kolleger og presse. Kaker og kaffe på oppholdsrommet.

Senere på kvelden en liten fest på hotellet.

Noen dager senere ringte besetningskontoret og spurte om jeg kunne reise til Kristiansund og ta et par turer til. Hadde ennå ikke passert 60år så jeg sa ja. Med sønnen til min gode venn Magne Fjelnset, Jens, som co-pilot, fløy vi to turer natt. Landet trygt i mørke og snøbyger kl. to om natten. En god og realistisk måte og avslutte på.



Siste tur

KRISTIANSUND: I 1968 ble stuntmannen John Birger Erstad én av landets to første sivilt utdannede helikopterpiloter. Nå har han parkert superpumpa.

med over 16.000 flytimer bak seg, går Erstad inn i pensjonistens skler. Nesten – Jeg har en jobb til, som helikopterpilot, forteller John Birger Erstad. – Det er mye enger å reise med disse helikoptrene.

Rans låne-kasse
Der han dres til Vestnes Dykkhøi i 1968, hadde Erstad begynt å kjøre utrustningen for entreprenørfirmaet All Enger, og var med på å bygge første etasje av Sjø- og vann Sjøvassdal Verk. Dette var med på å finansiere første del av utrustningen. Sammen med reiselige bedrifter fra Sjøvassdal.

Guttedrenn
Siste arbeidsdag hadde ble med blakkedag og blønnerytt. Men skulle det bli grov, så det var nok en siste tur til flyplassen de neste par uker.



Dette har vært arbeidet: Piloten til Erstad i snart 40 år. Nå er han offisiell pensjonist.

blir 65, men Norge flyger forbi og videregående skole. Erstad er en av landets to første sivilt utdannede helikopterpiloter. Nå har han parkert superpumpa.

– Det er mye enger å reise med disse helikoptrene.

Rans låne-kasse
Der han dres til Vestnes Dykkhøi i 1968, hadde Erstad begynt å kjøre utrustningen for entreprenørfirmaet All Enger, og var med på å bygge første etasje av Sjø- og vann Sjøvassdal Verk. Dette var med på å finansiere første del av utrustningen. Sammen med reiselige bedrifter fra Sjøvassdal.

Guttedrenn
Siste arbeidsdag hadde ble med blakkedag og blønnerytt. Men skulle det bli grov, så det var nok en siste tur til flyplassen de neste par uker.

– Jeg ble ikke 60 før 25, man, sier han fast.

Han kunne ha passert seg for to år siden, men tok et par år ekstra frivillig. Har de bales, Jens hadde vært innenfor, og var jagerpilot.

– Det er det frivillige at det var noen av de beste jobbene mine var da etter utdannelsen. Det ble det i mange år. Det var skapninger som var utrolig spennende. Det var det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende. Det var det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende.

Pioner i luftambulansen
Den gang var det helikoptrene som sto i sentrum. Det var det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende. Det var det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende.

Seller nær land
Siden har opplysningene utvidet seg til å omfatte også luftambulansen.

Siden 1973 har Erstad fortsatt å flyge og har det vært som barn. Men han hadde opprettet et selskap som skulle flyge til Kristiansund. Det var også et selskap som skulle flyge til Kristiansund. Det var også et selskap som skulle flyge til Kristiansund.

Minst et halvår
John Birger Erstad har gjort seg et navn som pilot og som entreprenør. Det er det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende. Det er det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende.

– Det er det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende. Det er det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende.

Tørst og øst
Det er det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende. Det er det som gjorde det til en jobb som var utrolig spennende.

Men ingen ble skadet
Men ingen ble skadet. Men ingen ble skadet. Men ingen ble skadet.

Fra Tidens Krav.



Mottagelse på Kvernberget



Liten fest med kollegene på Grand

Kosetur på Hawaii

Påskan 2023 var vi på besøk hos vår datter, Sarina og samboer John, som bor på Ohau, Hawaii. Sarina og John's gode venn, Dick, har sitt private Robinson 44 helikopter. Maskinen er lokalisert på Dick og konas flotte eiendom like ved sjøen på North Shore Ohau.

John hadde gjort en avtale med Dick for å overraske meg med en tur med hans maskin. Vi hadde en 50 minutters tur over Ohau hvor jeg fløy hele tiden. Kjempemoro.



Robinson 44

Epilog

Da jeg ble pensjonist og flyttet til Spania ble det god tid til å sette seg ned ved datamaskinen. Ved gjennomgang av loggbøkene fikk jeg inspirasjon til å feste noen av mine erfaringer ned. Ikke for å skrive noen selvbiografi, men kanskje for å beskrive hvordan det var dette livet som sivil helikopterflyger i en tid hvor det skjedde mye i denne bransjen og jeg fikk være med på godt og vondt

Som sivil helikopterflyger ble ikke erfaring bygget opp med teskje, som man sier, under denne tiden. Det ble ofte store porsjoner med erfaring raskt bygget opp gjennom marginale operasjoner.

Oljealderen kom godt i gang under denne tiden. Den har tjent oss vel og ga oss etter hvert en god økonomi og stabile jobber.

Dessverre har det også kostet. Ulykker og tap av gode kolleger går igjen i min beskrivelse. En modig kollega fortsatte til pensjonsalder på tross av å ha opplevd og overlevd havarier på land og to nødlandinger på havet. Slik står det respekt av.

Trist var det å fly ut til Alden etter Bell 214ST havariet og se rester av vraket henge i fjellsiden. Å finne min gode venns syvende sans dagbok liggende nedunder vraket var opprørende.

Med kollegene feiret vi Vietnamesisk nyttår på hotellets store terrasse med fyrverkeri og god stemning i Vung Tau. Bilder fra denne festen med to av kollegaene som omkom i Super Puma ulykken på vei til Norne feltet 8. september 1997 gir sterke minner.

Til slutt en takk til min kjære Sonja som har holdt ut med meg alle disse årene.