

Mike Boxill –

”Olje-eventyret” over for Nordsjøens fremste helikopterpionér

TEKST ARVID

– Jo, jeg må si jeg har vært privilegert som har fått være med på "oljeeventyret" i Nordsjøen fra starten av, men alle eventyr har en slutt, og nå er Nordsjø-eventyret over for min del, sier helikopterpilot *Mike Boxill*, Norsk Helikopter, etter sin siste tur for ExxonMobil som gikk til Balder-feltet 3. januar i år. Boxill husker også godt sin første tur for Esso da han fløy helikopteret "Charlie" til boreriggen "Ocean Traveler" 18. juli 1966 – dagen før Esso startet boringen av den første letebrønnen på norsk sokkel – 8/3-1.

– Jeg fløy "Charlie" – et helikopter av typen S-61 som ennå brukes i Nordsjøen – sammen med en testpilot fra Sikorsky-fabrikken og en representant fra Luftfartsverket. 45 minutter etter at vi tok av fra Helikopter Services' base på Forus, landet vi trygt på helidekket til "Ocean Traveler" – 90 nautiske mil vest av Sola. Hovedutfordringen den gangen var å navigere nøyaktig, da det ikke fantes andre navigasjonsmidler enn klokke, kompass og et radiofyr på Rott. Boreplattformen hadde ikke noe radiofyr, sier Boxill, som forteller at det ikke ble investert mye i kommunikasjonsutstyr til å begynne med, etter som få trodde at "oljeeventyret" ville bli av lang varighet. – Uten instrumenter og radar ble vi nødt til å gjennomføre såkalt kontaktflyging, og våre flyginger ble derfor svært væravhengige. Jeg husker godt en representant fra Exsons flyavdeling som kom over til Norge og lurte på hvorfor vi måtte innstille så mange flyginger. Han var vant til Mexico-gulven og hadde ikke peiling på de røffe værforholdene i Nordsjøen der det ofte er sterk vind, skyer, tåke, etc., og dessuten er flyavstandene lange.

North Sea helicopter pioneer retires

– Yes, I have indeed been privileged to be a part of the oil pioneering activities in the North Sea, but now it's game over on my part, says helicopter pilot *Mike Boxill*, Norsk Helikopter, after his last trip for ExxonMobil going to the Balder field on January 3 this year. Boxill remembers well his first trip for Esso when he flew the helicopter named "Charlie" to the drilling rig "Ocean Traveler" on July 18, 1966 – the day before Esso started drilling the first exploration well – 8/3-1 – on the Norwegian continental shelf.

– I flew "Charlie" – a helicopter of the S-61 brand which is still being used today in the North Sea – together with a test pilot from the Sikorsky plant and a representative from the Norwegian aviation authorities. 45 minutes after we took off from our helicopter base at Forus we landed safely on the helideck of "Ocean Traveler" – 90 nautical miles west of Sola. Our main challenge was to navigate precisely as the only navigation means at that time were a clock, compass and a radio beacon at the island of Rott. The drilling unit had no radio beacon, says Boxill, telling us that not much money was invested in communication equipment in the beginning since few believed the "oil age" would last very long in Norway. – Without instruments and radar we were forced to perform

Mike Boxill, en av de fremste offshore helikopter-pionérene, står her foran S-61 helikopteret "Dick" som var oppkalt etter Dick Loeffler som ledet Essos lettevirsomhet i Norge fra 1965 til 1975. Bildet, som er fra midten av 1960-tallet, viser Boxill sammen med en av grunnleggerne av Helikopter Service, Jan Tenvig, og to personer fra forsikrings-selskapet Lloyds.

Mike Boxill, one of the offshore helicopter pioneers in Norway, is standing in front of the S-61 helicopter called "Dick" which was named after Dick Loeffler, the manager of Esso's exploration activities in Norway from 1965 to 1975. The photo, which was taken in the mid 1960's, shows Boxill together with one of the founders of Helikopter Service, Jan Tenvig, and two employees from the Lloyds underwriter.



På spørsmål om han var redd under de første flygingene, svarer Boxill: – Nei, jeg følte meg alltid trygg, men det er klart at vi fløy i en pionértid da mye var nytt, og det er jo alltid en viss risiko forbundet med å teste ut ting for første gang. Når vi nærmet oss "Ocean Traveler", fikk vi oppgitt barometertrykket av radio-operatøren på plattformen. Dette trykket måtte vi ha for å justere høydemåleren, men det var ikke alltid vi fikk oppgitt korrekt trykk. Feil trykkangivelse førte nok til at høydemåleren ble feil innstilt noen ganger, men heldigvis gikk det bra, og vi unngikk uhell. Etter et par års flyging fikk vi imidlertid radar og skikkelige instrumenter, og det betydde selvfølgelig mye for bedring av sikkerheten og regulariteten av flygingene. Ellers kunne værforholdene variere mye fra start – til endepunkt. Det kunne

visual flying, and our flights thus became very dependent on the weather.

I remember well a representative from Exxon's aviation department visiting Norway who wondered why we had to cancel so many flights. He was used to the Gulf of Mexico and had no clue about the rough weather conditions facing us in the North Sea where we often had to cope with strong winds, clouds, fog, etc., and in addition, the flying distances are long.

Being asked whether he was afraid during the first flights, Boxill replies: – No, I always felt safe, but it is evident many things were new during our pioneering flights, and there is always some risk linked to testing out things for the first time. When we approached "Ocean Traveler", we made

være fint nær kysten, men tåke eller sterk storm offshore. Her måtte vi også stole på vær-rapportene til plattformens radiooperatør som til tider "pyntet" på værforholdene for at mannskapene offshore skulle få vaktskifte og komme til land.

Boxill forteller at han har vært heldig og unngått uhell, men det betyr ikke at han ikke har opplevd dramatik i sin flygerkarriere. Dramaet høsten 1966 da en supplybåt kolliderte med "Ocean Traveler" som fikk sterk slagside, glemmer han ikke. Han fløy selv ut pumpeutstyr til boreriggen for at vannet kunne pumpes ut fra en punktert bæresøyle. Dermed rettet riggen seg opp, og man unngikk Nordsjøens første oljekatastrofe.

Men hverdagen var sjelden så dramatisk, og det er de gode minnene og det gode kameratskapet som er dypest festet i veteranpilotens bevissthet. – I de første par årene var det bare Esso som boret, og svært få selskaper og personer var involvert i offshoreaktivitetene. Vi ble derfor godt kjent med alle oljepionérene – både de som jobbet offshore og på land. Ikke minst hadde vi i Helikopter Service et svært godt forhold til Esso som var vår oppdragsgiver, og som også hjalp til med finansieringen av de to første S-61 helikopterene som ble brukt på norsk sokkel – populært kalt "Charlie" og "Dick", sier Boxill. Han forteller at helikopterene ble oppkalt etter Dick Loeffler og Charlie Scholes – ledere for henholdsvis Essos leteaktiviteter i Norge og Exxons flyavdeling i USA. En god illustrasjon på det gode felleskapet i pionérfasen er også det faktum at Helikopter Service de to første årene hadde julebord sammen med Esso, ODECO og cateringselskapet Christiania Dampkjøkken.

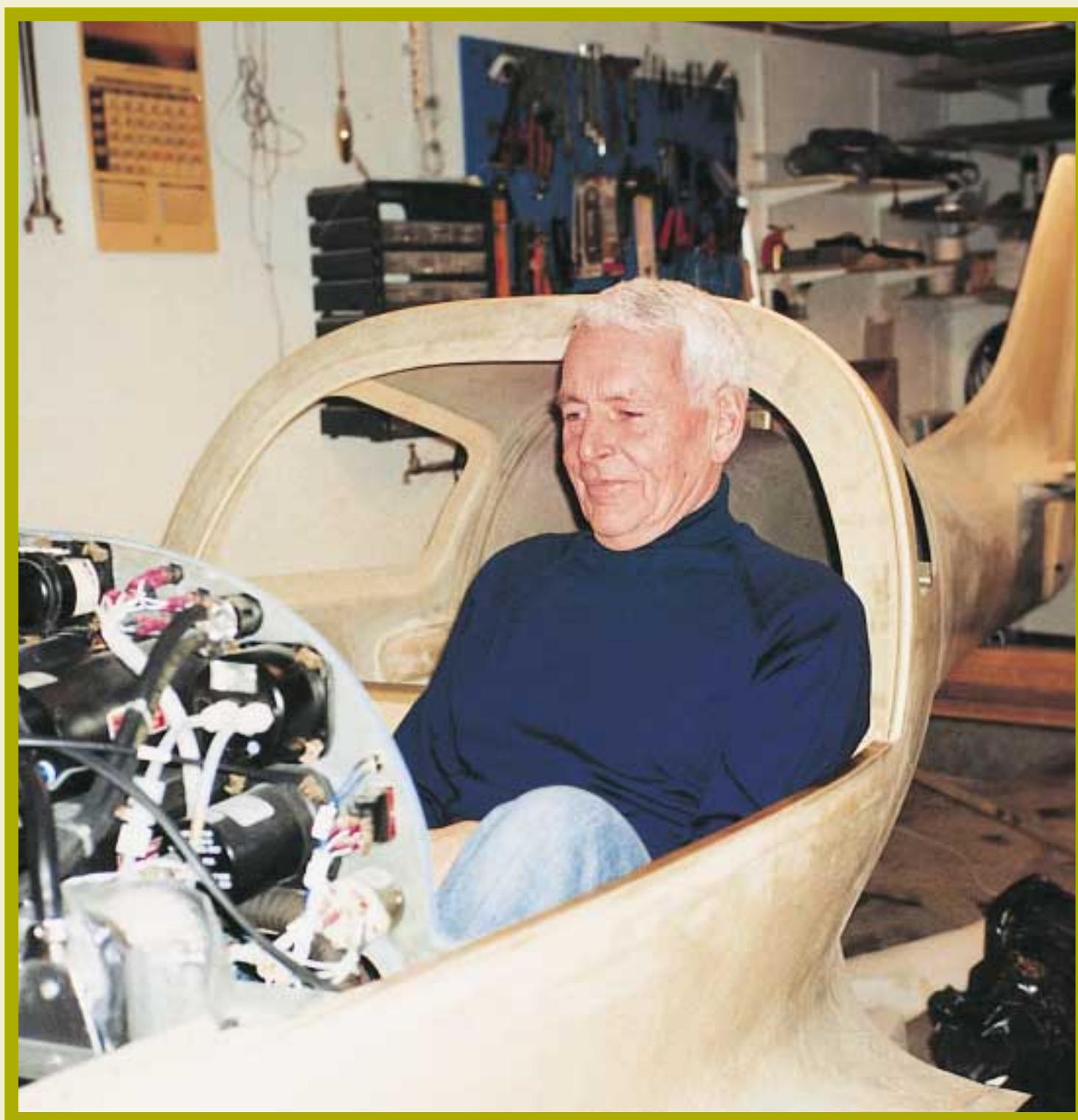
Til tross for sin 47-årige yrkeskarriere som flyger i Luftforsvaret, Helikopter Service, Braathen Helikopter og Norsk Helikopter, er ikke 65-årige Boxill lei av flyging. Nå får han pleiet sine flyinteresser gjennom Sola flyklubb, og etter hvert også i selvbygd privatfly. – Jeg har arbeidet i fire år med å bygge en en-motors Lanc Air maskin, og går alt etter planen, er den flyvedyktig neste år. I 2003 har jeg planlagt å fly over Atlanteren for å delta på et flystevne i Oshkosh, Wisconsin, sier Nordsjøens fremste helikopterpionér til slutt.

contact with the platform radio operator who reported the barometric pressure. We needed this pressure for setting the altimeter, but the pressure readings we were given were not always correct. Wrong barometric pressure did in some instances mean our altimeters were showing false altitude, but fortunately it went well, and we avoided any incidents. After a couple of years of flying operations, however, we got radar and adequate instruments, and this of course meant a lot to improving the safety and regularity of our flights. The weather at our flights' starting points may vary a lot from the actual weather conditions at our destinations. The weather can be nice on the coast, while it is foggy and windy offshore. The first couple of years we had to rely on the weather reports of the platform radio operator who would sometimes "smarten up" the weather conditions offshore to make sure there would be crew change.

Boxill tells us he has been lucky and avoided accidents, but that doesn't mean he has not experienced dramatic incidents in his career as a pilot. The drama that occurred in the autumn of 1966 when a supply boat collided with "Ocean Traveler", subsequently developing a substantial list, he will never forget. Boxill flew pumping equipment out to the drilling rig in order to pump water out of the punctured leg column. Thus the rig came upright, and the first oil disaster in the North Sea was avoided.

But most days passed without dramas like this one, and it is the good memories and comradeship which is most firmly rooted in the veteran pilot's mind. – The first couple of years Esso was the only company drilling wells, and few companies and persons were involved in offshore activities. Thus we got well acquainted with all oil pioneers – both onshore and offshore workers. Not least Helicopter Service had a very good relationship with its employer Esso, which in fact helped to finance the purchase of the two first S-61 helicopters operating on the Norwegian shelf – nicknamed "Charlie" and "Dick", says Boxill. He tells us that the helicopters were named after Dick Loeffler and Charlie Scholes – managers for respectively Esso's exploration activities in Norway and Exxon's aviation department in the U.S.A. An illustration of the good relationship between the companies is the fact that Esso during the two first years of operation had a joint "julebord" with Helicopter Service, the drilling contractor ODECO and the catering company Christiania Dampkjøkken.

Despite his 47-year long pilot career – in the Norwegian Air Force, Helikopter Service, Braathen Helikopter, and Norsk Helikopter – the 65-year old veteran pilot has not grown tired of flying. Now his interest in planes is cultivated through his



Flyging er også Mike Boxills kjæreste hobby. Hjemme i garasjen bygger han et toseters Lanc Air privatfly som han vil fly over til USA med i 2003.

Flying is Mike Boxill's dearest hobby. In his garage at home he is building a two-seat Lanc Air plane which he plans to take on an Atlantic crossing to the USA in 2003.

membership in Sola flying club, and through his private airplane that he is building at home. – I have worked for four years building a one-engine Lanc Air plane, and if everything goes according to schedule, it will be airborne next year. In 2003 I have planned to fly across the Atlantic to participate in an air display in Oshkosh, Wisconsin, says the helicopter pioneer in conclusion.