

Bjarne Hansen tilbage i luftfart: 'Bel Air skal blive Danmarks største helikopterselskab'

Samtidigt med, at den tidligere Maersk Air-chef Bjarne Hansen har passeret sin 70 års dag, sætter han sig til rette i formandsstolen i luftfartsselskabet Bel Air, som for nylig har fået Mærsk Olie og Gas som offshore-kunde på Nordsøen.

Af Preben Jack Petersen.

ALDEREN TRYKKER INGENLUNDE, selvom dåbsattesten viser 70 år.

Seneste tillæg på Bjarne Hansens liste over bestyrelsesposter er den meget spændende udfordring at skulle stå i spidsen for udviklingen af det jyskbaserede helikopterselskab Bel Air i Holsted, hvis primære mål er at styrke positionen som Danmarks største helikopterselskab med dominans i Nordsøen samt optimere selskabets aktiviteter i øvrigt.

Helikoptertrafik er ikke et fremmed element for Bjarne, idet Maersk Helicopters var et datterselskab i Maersk Air, mens han i årene 1981-2001 var President & CEO henholdsvis bestyrelsesformand. Maersk Helicopters havde naturligt nok Maersk Olie og Gas som sin suveræne kunde, og datterselskabet rådede over en flåde bestående af i alt 12 helikoptere – både Super Puma og Dauphin og tidligere også Bell-212.

Daværende chef i rederiet A. P. Møller var skibsruder Jess Søderberg, der gennem længere tid var gået rundt med en kongstanke om, at koncernens luftfartsvirksomhed, både den traditionelle og helikopterdivisionen, skulle afvikles, og en skønne dag i slutningen af 1990'erne meddelte han, at helikoptertrafikken til og fra samt mellem APM's olieplatforme i Nordsøen ville blive udbudt i licitation. Det skulle ikke være en given ting, at disse operationer blev givet til Maersk Helicopters.

'Stabilitet og effektivitet'

Licitationen, hvori Maersk Helicopters naturligvis deltog, blev vundet af Canadian Helicopters Cooperation, og dermed blev Maersk Air tvungen til at lade Maersk Helicopters

afvikle. Al personale blev opsagt, og man måtte skille sig af med samtlige helikoptere.

Der var de iagttagere, der mente, at licitationen helt enkelt var camouflage og dermed en afledningsmanøvre, der skulle give Jess Søderberg en legal årsag til at lukke Maersk Helicopters.

I dag er situationen så at sige den omvendte. Den nuværende ledelse i APM med Nils Smedegaard Andersen i top, der i februar i år indgik kontrakt med Bel Air om flyvningerne til og fra olieplatformene samt mellem disse, er således alt andet end ked af, at Bjarne er placeret i formandsstolen hos Bel Air. På Esplanaden betragter man den disposition som garanti for stabilitet og effektivitet i det ekspansive helikopterfirma.

Kvindelig helikopter-pilot

Indehavere af selskabet Bel Air er ægteparret Susanne og Bjarne Lastein.

Bjarne Lastein flyver hos Cimber Air, mens Susanne, der har en baggrund som pilot i Maersk Helicopters, er frontfiguren i Bel Air.

Efter opløsningen af Maersk Helicopters kom Susanne på ny

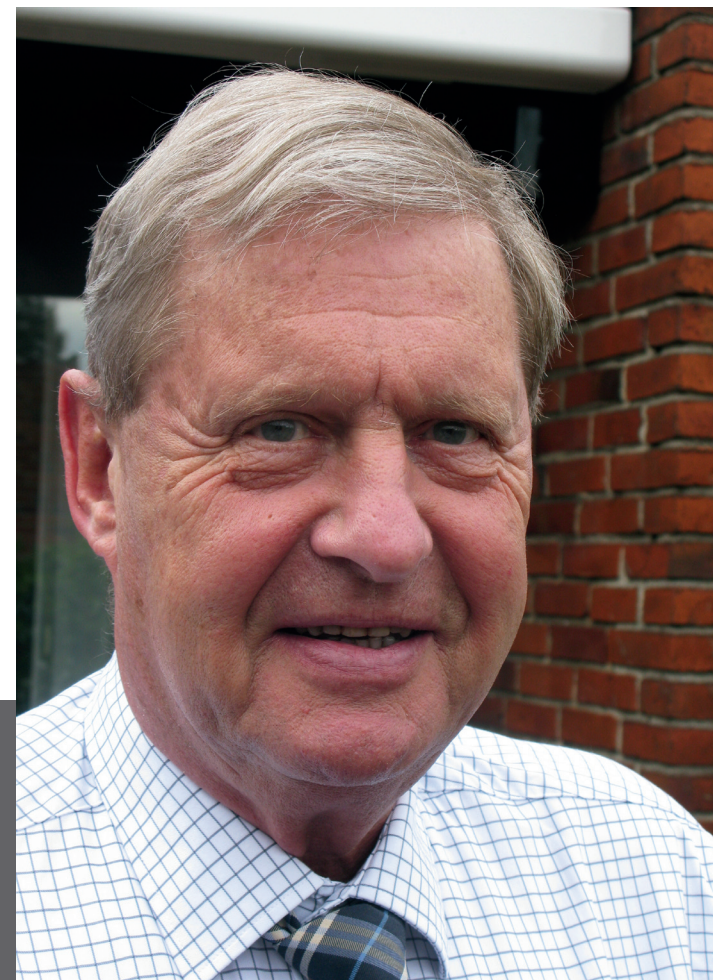
til at flyve som kaptajn på Super Puma'en – denne gang hos canadierne.

Imidlertid brød hun i 2002 ud fra den canadiske virksomhed og samlede en del af sine tidligere kolleger fra Maersk-epoken, sammen med hvem hun etablerede selskabet Dancopter.

Kapitalen til starten af Dancopters havde hun til dels selv, og resten hentede hun hos norske interessenter, der gerne ville have en fod indenfor på den danske del af Nordsø-markedet. Susanne blev administrerende direktør i selskabet, og Ole Dietz, tidligere direktør under Bjarne Hansen i Maersk Air, blev engageret som bestyrelsesformand.

Ole havde i Maersk Air-epoken haft særligt ansvar for helikopterdivisionen, så han vidste til fulde, hvad tingene gik ud på. Han bestred posten i Dancopter frem til sin død i 2006.

I 2007 blev nordmændene og Susanne enige om at bringe deres samarbejde til ophør. Nordmændene købte herefter Susanne ud af selskabet for et betragteligt beløb, og samtidigt fratrådte den danske pige som både administrerende direktør og kaptajn i selskabet.



Bjarne Hansen – 70 år og tilbage til luftfart, endda med et Maersk-foretagende som største kunde!



Susanne Lastein – helikopterpilot og administrerende direktør i Bel-Air samt medejer af samme.

Bjarne Hansen

Siden Susannes farvel til nordmændene har hun i det stille puslet med virksomheden Bel Air, der råder over ni helikoptere og tillige har tilladelse til operation af fastvingede fly.

Ubetings største kunde for Bel Air er Maersk Olie og Gas, der først og fremmest beskæftiger selskabets Agusta Westland 139, der går i fast trafik mellem olieplatformene og desuden hver tirsdag til Esbjerg for udskiftning af besætning.

Kontrakten løber over to og et halvt år.

Det er i udviklingen af Bel Air, Bjarne Hansen kommer ind i billedet. Susanne lægger ikke skjul på, at det er hendes erfaringer fra den tid, hun var ansat i Maersk Helicopters, samt hendes efterfølgende samarbejde med Ole Dietz, da han var bestyrelsesformand i Dancopter, samt Bjarnes professionelle attitude og venlige væsen, der har fået hende til at opfordre Bjarne til at gå ind som formand i bestyrelsen:

'Gennem de seneste to år har jeg flere gange rettet henvendelse til ham, men først for nylig gav han sit tilsagn, hvilket har gjort mig utroligt glad,' fortæller hun. 'Når man én gang har været i stand til at opbygge et professionelt og fleksibelt helikopterselskab, må det kunne gøres på ny. Og det er, hvad vi nu skal i gang med. Jeg finder, at vi lige nu står overfor vort gennembrud på markedet.'

Susanne mener desuden, at udviklingen kan betyde en forøgelse af helikopterflåden hos Bel Air med fem til otte enheder af en større type.

'Og netop en sådan ekspansion gør, at vi har brug for Bjarne og hans store erfaring,' noterer hun.

Déjà-Vu

Udover helikopterdelen, som i øjeblikket er den hovedsagelige, findes i virksomheden to helejede datterselskaber, der ligeledes inkluderer luftfart, bl.a. vedligehold og investering i driftmidler:

'Jeg glæder mig til opgaverne,' siger Bjarne. 'Med tanke på mit tidligere virke i Maersk Air finder jeg noget Déjà-Vu over det, jeg nu går ind i. Det skal blive rigtigt spændende at se, hvad vi får ud af det. Jeg kan i hvert fald sige, at et mere innovativt og ambitiøst menneske end Susanne skal man lede længe efter. Jeg tror således på stor succes for Bel Air.'

Bjarne oplyser videre, at det umiddelbart ser ud til, at de nye sikkerhedsregler for offshore-flyvning måske kan give Bel Air et forspring i kraft af den italienske Agusta Westland-helikopter.

De nye regler, der har været undervejs siden 1999, har været meget diskuteret i branchen, hvor man forudser nødvendigheden af en fornyelse af nuværende helikopterflåde, idet disse ikke synes at leve op til de nye krav ved fuld vægt. Men Bel Air's Agusta Westland er godkendt og dermed 'fit for fight'.

preben@travelpeople.dk