BJØRN «BC RESCUEMAN» CARLSEN

NÅR LIVET HENGER I EN TRÅD

PÅ INNSIDEN AV REDNINGSTJENESTEN




LN-OOX
LEGE
AMBULANSETJEN



KIRKENES 2021

NÅR LIVET HENGER I EN TRÅD

BJØRN «BC RESCUEMAN» CARLSEN

NÅR LIVET HENGER I EN TRÅD

PÅ INNSIDEN AV REDNINGSTJENESTEN

Copyright © 2025 by Bjørn Carlsen
All Rights Reserved
Forlag: BCRESCUEMAN AS

ISBN: 978–82–694441–0–0

Grafisk produksjon: Kjetil Waren Johnsen
Omslagsdesign: Kjetil Waren Johnsen
Omslagsfoto: Bjørn Carlsen
Redaktør: Hilde Kristoffersen
Språkvask: Kristin Hide

Boka er produsert med profesjonell bistand fra erfaren redaktør, språkkonsulent og grafisk designer, i tråd med bransjestandard for kvalitetslitteratur.

Spørsmål om denne boka kan rettes til: Bjørn Carlsen
Nettside: https://www.bcrescueman.no/
E-post: bcrescue113@gmail.com
Instagram: @bcrescueman

Materialet er vernet etter åndsverkloven.
Uten uttrykkelig samtykke er eksemplarfremstilling bare tillatt
når det er hjemlet i lov eller avtale med Kopinor.

Ordliste og forklaringer

24/7 = Døgnet rundt.

330 = Redningshelikopterskvadronen.

Adrenalinkick = Rush i kropp, økt puls og blodtrykk.

Adrenerg = Full av energi og adrenalin, hyperaktiv.

AMK= Akuttmedisinsk kommunikasjonssentral.

Backup = Reserve.

Bell UH1B = Militært transporthelikopter.

Bestikknavigasjon = Analog beregning av posisjon ved hjelp av fart og tid.

Bingo fuel = Det drivstoffet en må ha for å komme seg trygt hjem.

Black OPS = Hemmelig militært oppdrag.

Brainner = Store mannfolk – kraftplugger.

Calling = Personsøker.

Canopy = Vindusdeksel over cockpiten, der piloten sitter.

Cargodør = Lastedør.

CCCP = Sovjetunionen.

Chill = Rolig og avslappet.

Classified = Hemmeligstemplet.

Collateral damage = Utilsiktet skade.

COM = Kommunikasjon.

Crew = Besetning.

CRM = Crew Resource Management: Samarbeid og god kommunikasjon.

Debrief = Gjennomgang.

Defusing = Emosjonell utlufting etter en tøff hendelse.

Dehydrert = Væsketap i kroppen.

Easypeasy = Veldig enkelt – superlett.

EKG = Elektrokardiogram. Apparat for å se hjerterytmen på et menneske.

Final = Siste del av en innflyging.

G-krefter = Gravitasjonskrefter. 1G er din egen kroppsvekt – 2G det dobbelte osv.

Golden opportunity = Gyllen anledning.

GPS = Globalt Posisjoneringssystem – satellittnavigasjon.

Heisvaier = Stålline på redningsheisen.

Homet/homing = Peiling/finne retning.

Hot = Operativt.

Hover = Stå stille i luften.

Hovercrafts = Luftputefartøy.

Hoverhøyde = Høyden man etablerer helikopteret ved over bakke/vann.

Høydehold = Helikopter holder flyhøyden automatisk.

ID = Identifikasjon.

In the middle of nowhere = Ingenmannsland – langt fra folk.

Joystick = Mini styrestikke bak i helikopteret.

KGB = Sovjets hemmelige statspoliti.

LAPD = Los Angeles Police Department.

Load & go = Prioritere rask innlasting og avreise, fremfor pasientbehandling.

Maskinist = Teknisk ansvarlig på helikopteret.

Mission = Oppdrag.

Mission accomplished = Oppdrag gjennomført.

NLA = Norsk Luftambulanse.

OPS-rom = Operasjonsrom.

Pickup = Plukke noen opp med heis eller tau.

Point of no return = Ingen vits å snu – man må fortsette.

Pro bono = Å utføre arbeid gratis.

Reality check = Realitetsorientering.

RIT = Regionsykehuset i Trondheim.

Rookie = Nybegynner.

SAR = Search and rescue – søk og redning.

Scramble = Alarm/utkalling.

Shit magnet = En person som tiltrekker seg problemer og dramatikk.

Show off = Oppvisning – skrytefremstilling.

Sixpack = Sekspakning med øl. Kan også beskrive synlige definerte magemuskler.

Sjøkongen = Sea King redningshelikopter.

Slow motion = Sakte fart.

Snap = Snapchat.

SNLA = Stiftelsen Norsk Luftambulanse.

SOP = Standard Operational Procedure – Standard prosedyre.

Sotteseng = Sykeleie/sykeseng.

Split seconds = Tidels sekunder/lynkjapt.

Systemoperatør = Navigatør.

Thumbs up = Tommel opp – alt er klart – ok.

Torpedo tracking = Spore og følge ubåttorpedoer i vannet fra luften.

Trosse = Tykt tauverk på over 25 millimeter.

Via ferrata = Klatrerute i bratt fjell der man kan sikre seg i en stålvaier.

Weaklink = 10 cm lang snor som ryker ved belastning. Brukes på styreliner.

Whiteout = Grunnet nedbør/snø eller støv mister man alle referanser.

Wingman = Makker & støttespiller.

Innhold

Mitt første oppdrag – Russeren i Norskehavet 11

Når livet henger i en tråd – på innsiden av redningstjenesten 21

Redningstjeneste før og nå – 1984 versus 2025 26

Pasientvernet 29

Personlig historie 31

330-skvadronen 37

Hverdagen på nullern 43

Ørland izbad & biceps 49

Ungkarsliv og BC Rescuewife 51

Flystyrt Mirage – liveshow 57

Bergingsdykk med hjemmesnekret utstyr 60

Tannlege og arrestasjon 63

Redningsdykking på kanten 67

Mitt personlige Titanic 71

Men soga var ikke slutt 79

Norsk Luftambulanse 83

Viktig historie og kontekst 91

Så hvordan fungerer det? 103

Konseptet i den rotorbaserte luftambulanse-tjenesten 107

De krevende og intensive oppdragene 113

Lottokundene 117

Hells Angels 120

Verdens raskeste søk 123

Narkomane og rusmisbrukere 124

Noen ganger blir man redd 126

Alle dyrene 129

Stjernemeldinger fra pasientene 134

Blodsøl og smitte 136

Snøfte Smith 139

Prematur setefødsel 140

Når man tabber seg ut 142

Siste reis 143

Anekdoter fra virkeligheten 147

Secret Service & POTUS 153

Den daglige gleden 155

Breis og snø 161

Stuck på svenskegrensa 164

De tøffe og tunge oppdragene 168

Krybbedød 174

Sant eller usant 177

Knivdramaet 182

Memento mori – da alt sto på spill 185

Døden 188

Dødsbrannen på Storfosna 195

Tragisk hundedrap 199
Når pårørende rammes 200
Flyhavari 205
Den traumatiske trafikkulykken 209
De unge soldatene 212
Redningsoppdraget på verdens ende 215
De kaldeste av de kalde 218
De utradisjonelle oppdragene 221
Bjørneangrepet 224
Operasjon Ottsjö 226
Skituristene 236
Bruredningene 240
De våte oppdragene 247
Operasjon Badedyr 251
Bybrannen 254
Rolling i Jotunheimen 257
Moskusangrep 261
Et krevende oppdrag 265
Tutti frutti 269
Fra det ene til det andre 272
Sirkusoppdragene 275
US Special Forces 279
OL på Lillehammer 1994 283
Juvredning fra demning – OL 1994 287
USS Iwo Jima 291
71 grader nord kjendis 299
Operasjon Svalbard 300
NASA-astronaut – ute av kontroll? 305
Rakett på ville veier 307
Belastningene 311
De fysiske skavankene 317
Havariangst 321
Det aller siste oppdraget 325
Utviklingen og veien videre 331
Livet som pensjonist 335
The end 339
Takk 343
Glimt fra en lang karriere 347



Sea King 189: Det helikopteret jeg fløy mitt aller første oppdrag med! Her med redningsmann og gode kompis Lasse Coucheron i desember 2023. Da fløy dette helikopteret gjennom hele Norge – en signingsferd for å avslutte epoken med Sea King redningshelikopter. Rørende å se maskin 189 fly for siste gang, før den ble parkert på Forsvarets Flysamling på Gardermoen.



Redningsmannsvingen – som rent tilfeldig ble den store drømmen.

Forord

Det finnes mennesker som ikke bare har en jobb – de har et kall. Bjørn Carlsen er en av dem. I nesten fire tiår har han vært med på det som skjer på innsiden av den norske redningstjenesten, først som redningsmann på Sea King, senere i luftambulansetjenesten. Jeg har hatt gleden av å jobbe sammen med Bjørn i 14 år og kan med hånden på hjertet si: Han *er* redningsmannen.

Denne boken er ikke bare en samling historier. Den er fortellingen om et livprosjekt. Et innblikk i en virkelighet de færreste kjenner, men som mange har vært avhengige av – ofte i sine mest sårbare og dramatiske øyeblikk. Med en sjelden evne til å formidle, og med et blikk for både det dramatiske og det menneskelige, tar Bjørn oss med inn i helikopteret, ned på dekk, ut i grøftekanten og inn i de tusen hjem. Han skriver med varme, humor og alvor – og alltid med respekt for menneskene han har møtt.

Som anestesilege og kollega har jeg vært tett på mange av de situasjonene Bjørn beskriver. Jeg kjenner meg godt igjen i adrenalinet, usikkerheten, beslutningene som må tas på sekunder – og den stille gleden når det går bra. Men jeg kjenner også på tyngden. Og galgenhumoren. Man kan ikke jobbe så lenge med andres dramatiske øyeblikk uten å ha en måte å overleve selv på. Historiene i denne boken er ekte. Noen er brutale. Noen er vakre. Alle er viktige. Alle er ærlige. Og ikke alle er like Instagram-vennlige. Akkurat som livet.

Bjørn har vært en «shit magnet» – en person som har en egen evne til å havne i de mest uventede og krevende situasjoner. Noen ganger tilfeldig, andre ganger litt selvforskyldt. Men han har også vært en trygg havn for kolleger, pasienter og pårørende. Han har båret med seg erfaringer som få andre, og nå deler han dem med oss. Det krever mot. Og det fortjener respekt.

«Når livet henger i en tråd» er en bok som bør leses av alle som vil forstå hva redningstjenesten egentlig handler om. Ikke bare teknologi og prosedyrer – men mennesker. Dedikasjon. Og viljen til å stille opp når det virkelig gjelder.

Takk, Bjørn – for innsatsen, for historiene, og for at du har valgt å dele dem.

Oddvar Uleberg
Overlege anestesiologi



Datidens visittkort. «Alle» på skvadronen hadde slike.



Tegning av kunster Victor Z. fra Chennai i India.

Mitt første oppdrag – Russeren i Norskehavet

Fredag ettermiddag – 9. august 1984.

Klask. En god, gammeldags radiocalling smeller i bordet på OPS-rommet på 330-skvadronen på Brekstad.

You're on. Siste utsjekkstur var flydd. Heistrening på et offshorefartøy på Haltenbanken.

«Plutselig» var jeg definert som operativ redningsmann. Jeg hadde nettopp fylt 21 år. Uniformen var ny og ubrukt, navnet mitt sto på helikopterhjelmen, men jeg ante egentlig ikke hva jeg hadde begitt meg ut på. Stoltheten pumpet i kroppen, jeg var nesten euforisk. Men under overflaten presset en annen følelse seg frem: *Alvoret*.

I 1984 eksisterte ikke Statens Luftambulanse, eller den organiserte sivile delen av luftambulansetjenesten. Den ble etablert 1. januar 1988. 330 Ørland var derfor det eneste redningshelikopteret i et geografisk stort område, inkludert kysten og havområdene utenfor Møre og Trøndelag.

Jeg hadde i realiteten ikke peiling på hva jobben innebar i praksis. Kulhetsfaktoren og ungdommelig uvitenhet dekket over at jeg ikke visste hva jeg gikk til. Selvsagt var det skummelt å bære på en personsøker som når som helst kunne pipe. Og for å være ærlig, så jeg på callingen som både en venn og en fiende i ganske lang tid etter at jeg gikk inn i operativ tjeneste.

I 1980-åra hadde alle besetningene på 330-skvadronen hjemmevakt, og det statlige kravet var at redningshelikopteret skulle være i luften på en time. Ikke spesielt imponerende. De to pilotene, maskinisten, systemoperatøren og den vernepliktige legen bodde sivilt utenfor flystasjonen, og hadde hjemmevakt. Jeg, som redningsmann, bodde på befalsmessen. Selv om vi sto på en times offisiell beredskap, var selvsagt hele mannskapet motivert, og gjennomsnittlig utrykningstid var i praksis cirka 20 minutter.

Det første døgnet skjedde det absolutt ingenting. Men en del timer senere, rundt klokka 23.00 lørdag kveld, peip det i vaktradioen.

Pipelyder, skurring og en kort og konsis melding:

Scramble Sea King – Scramble Sea King: Alle møtte etter rundt ti minutter på OPS-rommet, for å planlegge oppdraget. Jeg husker ærlig talt ikke så mange av detaljene rundt selve alarmen, da dette var mitt første *ekte* oppdrag – *noensinne*.

The Real Thing. Skrekken over å få min første alarm oversteg det meste. Men noe glemmer jeg ikke: Eldstemann på besetningen var systemoperatør og navigatør Odd Malvin Næss, utrolig nok født i 1925, og han hadde *en* klar melding: Han hadde *aldri* vært så langt vest i Atlanterhavet som det oppdraget vi nå skulle ut på. Han var en supererfaren senior, og snart pensjonist i Luftforsvaret. Odd Malvin var den som hentet meg som førstereisgutt på kaia i Brekstad da jeg ankom med hurtigbåten våren 1984, og som ga meg en lokal sightseeingrunde på Ørland. Mitt egentlige første møte med det voksne yrkeslivet.

Jeg husker fortsatt han sa at vi skulle kjøre en rundtur i området, og at vi skulle avslutte den på LIBRA. I min ungdommelige naivitet trodde jeg at LIBRA var et superhemmelig militært anlegg. Men det viste seg å være Brekstads eneste kjøpesenter, det vil si noen få butikker og en kafeteria. Odd Malvin, som da var systemoperatør og navigatør på 330, hadde i hine harde dager til og med flydd Catalina sjøfly i Luftforsvaret. Det var lenge før redningshelikoptertjenesten ble etablert, i 1973. Den gangen landet de med sjøfly på havet dersom bølgehøyden og sjøen var lav nok. Det står det stor respekt av.

Da fartøysjef og kaptein Engen via Hovedredningssentralen på Sola fikk posisjonen på oppdraget vårt 10. august 1984, viste det seg som tidligere nevnt å være så langt til havs at selv navigatør Odd Malvin aldri hadde vært så langt utaskjærs i karrieren sin, selv med et Catalina sjøfly. Nærmere bestemt dreide det seg om 220 NM, eller rundt 410 kilometer fra basen vår.

Det høres kanskje ikke så langt ut, men vi snakker rett vestover og Island neste. Dette ble selvsagt en ekstra stressfaktor for meg som var førstereisgutt, som det het på den tida ungguttene måtte ut på havet.

Dette medførte at Sea King 189 måtte makses på fuel, eller bånnfylles med drivstoff. Maskinen ble så tung at vi ikke kunne ta av på helikoptermåten, men brukte «running takeoff» fra rullebanen på Ørland hovedflystasjon,



Tegningen er avfotografert av et bilde som henger på 330 Bodø.

som innebærer at helikopteret tar av som et fly. Store og tunge helikopter har hjul, og kan derfor lette slik fly gjør, noe som gir fordeler når en er tungt lastet, eller overvektig, som vi var. Og var det noe vi trengte på dette oppdraget, så var det drivstoff.

Oppdraget: En mann på en russisk fabrikktråler var syk, eller steindårlig, som det heter på trøndersk.

Så langt til havs som nokon ikkje skulle tru.

Eneste sikre informasjon var at han var lokalisert langt vest, på oppgitt cirka posisjon, som var formidlet via den sovjetiske Nordkommandoen, til Hovedredningssentralen på Sola. Med andre ord mange tidsforsinkende variabler, og ikke minst usikkerhet om posisjon.

Se for deg tida det tar når en politisert, KGB-styrt kaptein på en sliten, nedrustet sovjetisk fabrikktråler på et seks måneders tokt skal prøve å redde en av det underbetalte mannskapet sitt? Erfaringen fra den tida var at russere *aldri* varslet om noe før pasienten var mer eller mindre døende. Og under den kalde krigen var til og med enkle avgjørelser politisk styrt. CCCP og KGB ville ikke «ydmykes» eller be om hjelp før det virkelig sto om liv. Noe det viste seg å gjøre denne gangen.

Etter mer enn to timers flytid rett vest ankom vi cirka posisjon. Der ute viste det seg å ligge en større flåte med sovjettrålere. På den lange helikopterturen hadde jeg fått voksenopplæring og blitt grundig orientert om hva vi kunne møte, basert på erfaringene til resten av besetningen. Klokka var blitt rundt 02.00 da vi kom inn i området. Fra lufta så det ut som sjøen drev tungt og krapt fra sørvest. Som fersking og med svært lite erfaring fra «røff sjø», fikk jeg presentert konklusjonen om at vi ville få en krevende utfordring, med grov sjø og bølgehøyde på kanskje seks–åtte meter.

GPS-posisjonering eksisterte ikke den gang, og det eneste hjelpemiddelet vårt var et pilinstrument som viste sann retning når en båt snakket på internasjonal VHF-nødfrekvens. Så etter ankomst til riktig område ble det lekt litt radiogjemsel for rett og slett å finne tråleren vår i en større flåte. Anders Røsok, som var andrepilot på oppdraget, gjorde gjentatte forsøk på å kalle opp fartøyet. På gebrokkent russerengelsk, som jeg ble imponert over å høre. Dette hadde han gjort før.

For en unggutt fra Trondheim må jeg innrømme at dette var ganske overveldende. Da vi etter hvert fikk peilet oss inn på rett båt, viste det seg å være selveste moderskipet i flåten. Og nå hadde vi allerede brukt en god del tid og drivstoff i området.

Anders, som hadde ansvaret for sambandet, sleit med å få info om hva vi skulle gjøre, selv om vi klarte å lokalisere båten. Men etter litt tid i posisjon over tråleren kom det en person på radio som snakket brukbart engelsk. Det viste seg å være den egentlige *sjefen* om bord. Det vil si en KGB-offiser fra det sovjetiske etterretnings- og sikkerhetspolitiet. I gode, gamle dager var det slik. Alle sovjetiske fartøy som opererte i vestlige farvann, hadde med en politisk kommisær som i realiteten var sjefen om bord, sannsynligvis for å forhindre avhopping til vesten.

Standard hoverhøyde ved redningsoperasjoner var 60 fot, eller rundt 20 meter, den gang. Hoverhøyde er den høyden et helikopter holder over vannet eller terrenget. Når pasientene er dårlige, og det er behov for lege, er SOP, eller «Standard Operational Procedure», at en redningsmann blir heist ned på båten, for så å ta ned legen på en trygg måte. Denne augustnatta var dette uaktuelt, selv om pasienten var skitdårlig. Bølgehøyden og svært krevende heisforhold gjorde at det var uforsvarlig å heise ned legen vår.

Før redningsmannen heises ned, er SOP at man først firer ned en styreline med et fem kilos lodd, som tas imot av en av mannskapet på båten. Styrelinen

blir så brukt for å dra inn redningsmannen når han kommer ned på dekket. Det er dessverre få fartøy som er konstruert med tanke på at en skal kunne heise trygt. Og en sliten rustholk av en sovjetisk fabrikktråler anno 1984 var definitivt ikke HMS-sertifisert, i hvert fall ikke etter norsk 1980-årsstandard. Se for dere en båt som beveger seg fem–ti meter opp og ned i grov sjø, og med trange og vanskelige forhold på dekket, der en skal unngå å bli slengt inn i styrhus og konstruksjoner. Det var kun *en* plass på dekk hvor det i det hele tatt var fysisk mulig å komme seg ned, og det var cirka tolv meter foran brua på båten, hvor master, antenner og gud vet hva blokkerte både baugen og akterskipet.

Leveransen av den første styrelinen gikk greit. Jeg satt klar i bakdøra på Sea King 189 og kjente sitring og spenning i hver celle i kroppen. Følelsen som oppstår når en kjenner rykket i kroppen av å henge i en seks millimeters stålvaier over en tråler som jobber tungt i sjøen, kan ikke beskrives. Det er et adrenalinkick av en annen verden. Særlig når dette er første gang i livet, og alt som ligger foran en, er nytt og uforutsigbart.

Dette øyeblikket traff meg rett i hjerterota:
Her hører jeg hjemme. Dette er jobben.
Dette er meg!

Eller for å si det litt tabloid*:*
Starten på BC RESCUEMAN-karrieren!

Alle helikopterflygere ønsker motvind når de står i hover, det vil si å ha nesa inn i vinden når helikopteret står i posisjon. Det gir aerodynamisk kontroll, og ekstra løft på helikopteret. Dette blir kommunisert til båter som trenger assistanse, og hvis mulig, prøver skipene å legge seg opp mot vinden, slik at helikopteret kan fly inn og stille seg i posisjon med vinden i nesa. Og skipet må gjerne ha fart fremover også. Dette var ikke like enkelt denne natta, når sambandet gikk på kvasirussisk og KBG-engelsk. Jeg fikk klar beskjed om at jeg hadde maksimum 20 minutter om bord på meg, da vi hadde lite «play fuel». Vi måtte ha drivstoff nok for å komme tilbake til destinasjon Trondheim med pasienten.

Da jeg hang rundt ti meter over båten, røyk styrelinen som de russiske sjømennene på dekk hadde fått heist ned. En styreline er et 50 meter sterkt tau, med en «weaklink», som er en liten sikkerhetsline som er festet i heiskroken. Denne tåler cirka 80 kilo belasting før den ryker. Den er der for at helikopter og fartøy ikke skal bli forankret dersom styrelinen uforvarende fester seg i båten, eller mannskapet knyter den fast. Her snappet weaklinken av på grunn av den store bølgehøyden, og jeg måtte heises opp i helikopteret igjen. Ny styreline med fem kilos lodd ble firt ned, og jeg ble på nytt heist ned mot skipet. Denne gangen lyktes jeg og ble slengt ned på trålerdekket rett ved en enorm kveil med trosser, ikke akkurat det man kaller en myk landing.

Vel nede på dekket måtte jeg få ned redningsbåra og medisinsk utstyr. Ny runde med styreline og bruk av tid. Da utstyret var på plass, ble jeg fulgt av et par mann i slitne kjeledresser, med østblokkfrisyrer og sneipen i kjeften. Vel under dekk ble jeg møtt av en stinn, tung eim av fiskeslo og varm diesel. Jeg befant meg plutselig på en annen planet. Jeg hadde jo aldri møtt en russer før, og hadde bare en oppfatning av russere fra aviser og NRK. I 1980-åra pågikk fortsatt den kalde krigen for fullt, og i min forenklede verden var russere en slags fiender. Kultursjokket var stort, for å si det mildt.

Ned et dekk. Så et til. Så enda ett. Lufta ble mer og mer preget av sildeolje og en søtlig, kvalmende drivstofflukt. Min ni millimeters neoprendrakt kjentes plutselig klam. Gjennom trange skott, slitne korridorer og trappekanaler. De hadde gjemt pasienten godt. Ingen