

## 1.24.3 Sortie Overview

SAR Co-pilot Course – Simulator/ Flight Training				
Candidate:				
Sortie:	Code:	Description:	Time:	Instructor Sign:
1.	TCO-1	Flight – Observer - Cabin	1:30	
2.	TCO-2	Flight - Observer - Being hoisted	1:30	
3.	TCP-3	FSTD - Demonstration of the helicopter SAR modes.	2:00	
4.	TCP-4	FSTD - SAR procedures – Search patterns	2:00	
5.	TCP-5	FSTD - SAR procedures - Pick Up and VLVA	2:00	
6.	TCP-6(N)	FSTD – PROGRESS CHECK	2:00	
7.	TCE-7	Flight - Repetition	1:30	
8.	TCE-8	Flight – SAR procedures – Search patterns	1:30	
9.	TCE-9	Flight – SAR procedures - Pick Up and VLVA	1:30	
10.	TCP-10(N)	FSTD – SAR procedures - recap	2:00	
11.	TCP-11(N)	FSTD – PROGRESS CHECK	2:00	
12.	TCE-12	Flight – SAR procedures	1:30	
13.	TCE-13	Flight – MODULE CHECK - Revision	1:30	
14.	TCC	Flight – COMPANY CHECK – SAR MISSION	1:30	
15.	TCE-14	Flight – Line Training	1:30	
16.	TCE-15	Flight – Line Training	1:30	
TOTAL			27:00	

# Det ingen skulle vite om helikopterberedskapen



Metoderapport Skup 2024

**Innsendere:**

Tron Strand ([tron.strand@bt.no](mailto:tron.strand@bt.no))

Anders Grimsrud Eriksen ([anders.eriksen@bt.no](mailto:anders.eriksen@bt.no))

Kjetil Gillesvik ([kjetil.gillesvik@bt.no](mailto:kjetil.gillesvik@bt.no))

Arbeidet startet i februar 2024, og pågår fortsatt.

**Takk til:**

Halvard Alvheim Vegum, Fred Ivar Utsi Klemetsen, Philipp Julius Bock, Gerhard Flaaten, Eirik Brekke, Endre Maurstad Lilletvedt, Per Willy Lindberg, Tor Høvik, Ingvild Rugland, Erik Hem Reidarsen, Trond Olav Skrunes, Bjørn Erik Larsen, Hanne Louise Åkernes, Christian Nicolaisen, Liv Solli Okkenhaug, Ane Børhaug, Eystein Røssum og Øyvind Lefdal Eidsvik for reportasjeledelse, bidrag og støtte i arbeidet.

**Cover:**

Endre Maurstad Lilletvedt (skjermdump fra Statens havarikommisjons video av ulykkeshelikopteret på sjøbunnen, og av Bristows nye utsjekkprogram for Sar-styrmenn).

**Publisert:**

Fra 28. februar 2024 og frem til d.d. Arbeidet pågår fortsatt.

**Kontaktperson:**

Tron Strand ([tron.strand@bt.no](mailto:tron.strand@bt.no))

**Redaksjon:**

Bergens Tidende  
Lars Hilles gate 30  
5008 Bergen

<b>1. Når det ikke må gå galt.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Antennen på hytteveggen.....</b>	<b>1</b>
<b>3. Hva var det egentlig som skjedde?.....</b>	<b>2</b>
3.1. Gigabyte og bøyer som forteller.....	3
3.2. Sensorer som viktigste vitner.....	3
3.3. Intern saksbehandling i verdensrommet.....	3
3.4. Drivbanemodell og simuleringer.....	4
<b>4. De usynlige helikoptrene.....</b>	<b>5</b>
4.1. HRS visste ingenting.....	6
4.2. Fiskerne som måtte vente på hjelp.....	7

<b>5. De hemmelige utdanningsprogrammene.....</b>	<b>8</b>
5.1. Hjelp fra Equinor.....	9
5.2. Høringsuttalelsen som forsvant.....	11
5.3. Nattflyging og definisjonen på mørke.....	11
<b>6. Innsynskampen.....</b>	<b>13</b>
6.1. Sladding av alle navn.....	13
6.2. Nødpeilesenderne.....	13
6.3. Skiftende bruk av lovhjemler.....	14
<b>7. Kildekontakten.....</b>	<b>14</b>
<b>8. Etske utfordringer.....</b>	<b>15</b>
<b>9. Spesielle erfaringer og motstand.....</b>	<b>16</b>
9.1. Equinors begrensninger.....	16
9.2. Bristows taushet.....	16
9.3. Jakten på redningsvestene.....	17
<b>10. Funn og konsekvenser.....</b>	<b>18</b>
Vedlegg	
1.Liste over de mest sentrale publiseringene	
2.Fullstendig publiseringsliste	

## 1. Når det ikke må gå galt

Mer enn 24.000 kvinner og menn har arbeidet sitt på noen av klodens mest værharde steder: På oljeinstallasjoner langt til havs utenfor norskekysten. Der er de med på å skaffe fellesskapet flere hundre milliarder kroner i inntekter hvert eneste år.

Operasjonene er farlige. Om noe først går galt, kan konsekvensene være katastrofale. Derfor er oljenæringen underlagt strenge sikkerhetsstandarder. Ett av kravene er at topp kvalifiserte folk alltid skal stå klare til å rykke ut og hjelpe dersom ulykken er ute.

Oljenæringens egne redningshelikoptre er en avgjørende del av denne beredskapen.

Reidun Hestetun brukte store deler av yrkeslivet sitt på dette arbeidet, som sykepleier i Equinor. Onsdag 28. februar i fjor omkom hun, da Bristow-redningshelikopteret hun jobbet på styrtet i havet under en øvelse vest for Sotra. De fem andre ombord berget så vidt livet.

Hvorfor gikk det så galt?

Bergens Tidendes gransking av ulykken startet allerede ulykkeskvelden.

Arbeidet har strukket seg fra kartlegging av helikopterbevegelser ved hjelp av sensorer på hyttevegger, til nitidig innsynsarbeid, hemmelige kildemøter og konvolutter i postkassen. Slik har vi avdekket systemsvikt som har hatt livstruende konsekvenser. Vi har også dokumentert omstridte endringer i pilotopplæringen, som er avgjørende for sikkerheten til alle som jobber offshore.

Underveis har vi møtt en mur av taushet både fra selskaper og ansvarlige myndigheter. Hva som faktisk kreves av de som skal stå for beredskapen offshore, viser seg nemlig å være underlagt strengt hemmelighold.

## 2. Antennen på hytteveggen

 **Hendelse opprettet: Savnet helikopter Sotra.**

Slik var den første, korte beskjeden som gikk ut til redaksjonen fra vår breaking-bot på kvelden 28. februar i fjor. Alarmen gikk.

Minutter etter var BTs datajournalister i gang. BT har de siste årene jobbet systematisk med å forbedre hendelsesjournalistikken og legge til rette for umiddelbar graving når det smeller.

Sammen med Medieklyngens Ketil Moland Olsen har BT bygget opp et sensornettverk som tar imot posisjonssignaler fra fly og helikoptre, såkalte ADS-B-data. Slik kan vi også fange opp helikoptre som flyr lavt og ikke slår inn på sentrale sensorer.

De første meldingene var lite detaljerte. Vi visste ikke hvilket helikopter som var savnet eller hva slags oppdrag det hadde vært på. I dette området er det stor trafikk til og fra plattformene i Nordsjøen.

Første steg var å identifisere ulykkeshelikopteret. Ett helikopter utmerket seg tidlig på kartet som viste trafikken. Det hadde tatt av, svingt en tur nordover, før signalene forsvant over havet.

Vi hentet detaljerte flydata fra Medieklynge-databasen og Flightradar24. I ADS-B-data finnes informasjon om helikopterets posisjon til enhver tid, fart, høyde og kurs.

Vi kunne nå lage en graf og et steg-for-steg-kart som viste helikopterets siste tur, og også hvordan redningshelikopterets rykket ut hadde fløyet. Alt dette var klart for publisering i løpet av de første timene.

Dataene viste forøvrig at det var en av sensorene på en hyttevegg på Askøy som fikk inn det siste signalet fra ulykkeshelikopteret.

### 3. Hva var det egentlig som skjedde?

I dagene etter ulykken var spørsmålene mange og informasjonsbehovet stort. Hva hadde egentlig skjedd?

Når det er noen få grader i vannet, stupmørkt og høye bølger, teller sekundene. Vi ville fortelle historien om de seks som havnet i sjøen og de kritiske minuttene.

Utfordringen var at vi manglet detaljer. Hvordan skulle vi finne dem uten menneskelige kilder og observasjoner?

Fra operatør Bristow og oppdragsgiver Equinor var det stort sett taust. Havarikommisjonen hadde begynt sitt arbeid, men sa lite. Fra

Hovedredningssentralen fikk vi en grov logg dagen etter ulykken, men vi visste at denne kunne være unøyaktig.

Løsningen skulle vise seg å ligge i sensor- og modelldata.

### 3.1. Gigabyte og bøyer som forteller

Hver tredje time lager Meteorologisk institutt (MET) detaljerte prediksjoner, blant annet om havstrømmer i modellen Norkyst.

Filene er store og kommer i et format (NetCDF) som er vanskelig å navigere i. Men ved hjelp av kodespråket Python kunne vi etter hvert både lese filene og hente ut data.

Vi fikk ut varslet strømhastighet og -retning i tiden rundt ulykken, samt forventet sjøtemperatur og vind. Dette er komplekse data med muligheter for feilanalyse, så vi kontrollsjekket metodikken med oseanografer ved MET.

Vi hadde nå varslingsdata, men været blir ikke alltid som varslet, så vi trengte verifisering. Kystverket og MET har noen få bøyer som måler strømhastighet, retning og bølgehøyde. Ved hjelp av kode kunne vi laste ned historiske data fra to bøyer som ligger like nord for ulykkesstedet. Disse stemte bra med varslene. Vi hadde nå opplysninger om nokså nøyaktig hvor høye bølger det var, hvilken vei strømmen gikk og hvor mye det blåste.

### 3.2. Sensorer som viktigste vitner

Vi hadde allerede hentet inn springersdata fra all relevant trafikk i området før, under og etter styrten - både i luften og fra båter som var i området. Via egne sensorer og Medieklyngens database over sensordata fikk vi detaljert informasjon om helikoptrene som var i luften.

Via et kodebibliotek<sup>1</sup> som BT selv har laget, kan vi hente inn posisjonsdata fra skip tilbake i tid. Vi supplerte med informasjon fra Kystdatahuset<sup>2</sup>, der det finnes historiske skipsdata. For enkelte båter ba vi Kystverket direkte om store datadumper av posisjonsdata fra den aktuelle kvelden. Dataene måtte vaskes og forberedes for analyse, blant annet fordi bruken av tidssoner varierte mellom kildene.

Vi hadde nå oversikt over helikopter- og skipstrafikken, og kunne legge dette inn i kartverktøyet QGIS der vi kunne spole oss gjennom hendelsen i tid og sted.

### 3.3. Intern saksbehandling i verdensrommet

Etter en del henvendelser til Havarikommisjonen fikk vi også ut posisjonen der vraket var funnet. Men ett sentralt punkt manglet fortsatt: Nøyaktig hvor hadde helikoptret

---

<sup>1</sup> <https://github.com/BergensTidende/orion-nais>

<sup>2</sup> <https://kystdatahuset.no>

styrtet? Dette var viktig for å kunne beregne hvor lenge mannskapet lå i vannet, og hvor langt de drev - noe som igjen ville fortelle mye om den ekstreme situasjonen de hadde vært i, med mørke, vind og iskaldt hav.

Vi hadde kun det siste signalet som ble fanget opp av antennen på hytteveggen på Askøy, og stedet der vraket ble liggende. Hvor langt maskinen drev før den nådde havbunnen, visste vi ikke.

Men vi visste at flere nødpeilesendere ble aktivert den kvelden. Det var disse som hadde utløst hele redningsoperasjonen hos HRS.

Når en nødpeilesender løses ut, sendes et signal til en eller flere internasjonale satellitter med informasjon om eieren av senderen og posisjonen. Signalene tas ned flere steder i verden før de sendes til lokale redningssentraler. Vi ba HRS om posisjonen til helikopterets nødpeilesender, men HRS nektet å gi ut dette.

Vi ba derfor om formelt innsyn i opplysningene. Dataene er sendt fra en sender eid av Bristow, gjennom internasjonale satellitter og så blitt fanget opp av en statlig norsk etat. Vi kunne ikke se at dette skulle være et problem å gi ut.

HRS avslo. De anså at dataene, som hadde vært innom både verdensrommet og en rekke ulike aktører i flere land, var «*utarbeidet for si eiga interne saksførebuing*». Vi klaget, men måtte forberede oss på den vanlige, tidkrevende saksbehandlingen.

### 3.4. Drivbanemodell og simuleringer

To redningshelikoptre deltok i redningsaksjonen, et fra Sola og et fra Florø. Sola-helikopteret var først fremme. De rapporterte til HRS at de så folk i sjøen. Det omtrentlige tidspunktet for denne meldingen hadde vi fra HRS. En stund senere begynte de å heise opp folk.

Ved å analysere flydata kunne vi se mønstre der helikopteret stanset på det vi visste var såkalt «heisingshøyde». Vi kunne da anta at de hadde plukket opp folk på dette stedet.

Ved å bruke denne metoden på de to helikoptrene, og så sammenholde dette med en grov tidslinje fra HRS, fikk vi to omtrentlige posisjoner og tidspunkter for heisingen. I tillegg hadde vi posisjonen til vraket.

Men posisjonen for styrten var fortsatt ukjent. Hvor langt hadde mannskapet drevet i sjøen før de ble plukket opp?

Her kom forsker Knut-Frode Dagestad ved MET oss til unnsetning. Han hjalp oss med å finne frem til såkalte drivbanemodeller, gjennom et rammeverk kalt OpenDrift<sup>3</sup>. Dette er store datamodeller som kan simulere hvordan objekter og substanser som olje driver i sjøen. Basert på varslene om vind og strøm kan man også simulere hvordan en person vil bevege seg.

Vi fikk hjelp til å lage kodeeksempler som vi kunne bruke for å beregne hvor personer med overlevelsesdrakter sannsynligvis ville havne dersom utgangspunktet var stedet der vraket senere ble funnet.

Simuleringene endte opp rundt punktene der vi antok at heisingen hadde funnet sted. Det var et tegn på at posisjonene kunne stemme, og at ulykkeshelikopteret neppe hadde flyttet seg langt fra det traff havoverflaten og til det nådde havbunnen på 220 meters dyp.

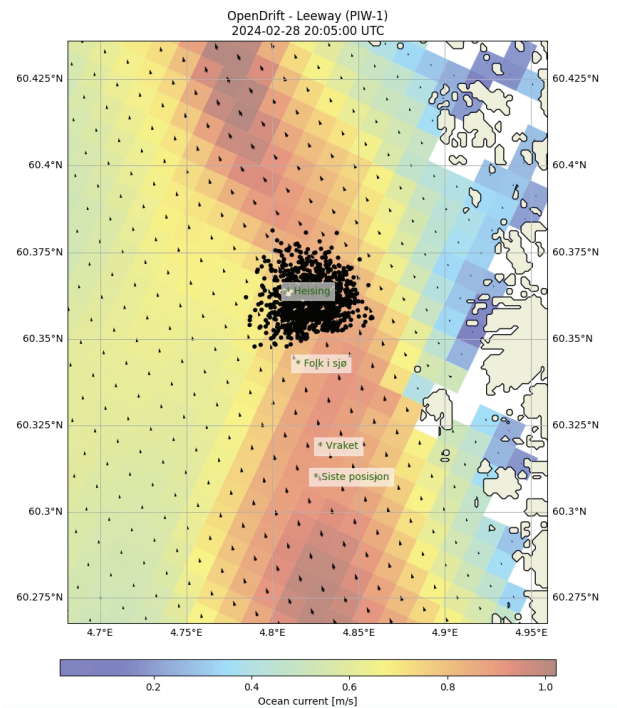
Vi kunne nå med ganske stor nøyaktighet si at de overlevende drev minst 2,5 kilometer med strømmen, slik drivbanemodellen viste. Dette ble et viktig vinklingspoeng da vi laget en kartfortelling som viste minutt for minutt hvordan ulykken skjedde og hvordan de ombord hadde kjempet for livet ute i havet.

Denne metoden har senere blitt gjenbrukt i andre saker der vi har dekket hendelser til sjøs.

## 4. De usynlige helikoptrene

Underveis i researchen stilte flere kilder spørsmål ved hvorfor ikke oljebransjens egne redningshelikoptre ble alarmert av Hovedredningssentralen da det gikk galt utenfor Sotra.

De visste at det blant annet var stasjonert et slikt helikopter på Staffjord-plattformen - også det tilhørende Bristow. Og kildene mente at det hadde vært i luften da ulykken



<sup>3</sup> Dagestad, K.-F., Röhrs, J., Breivik, Ø., and Adlandsvik, B.: OpenDrift v1.0: a generic framework for trajectory modelling, Geosci. Model Dev., 11, 1405-1420, <https://doi.org/10.5194/gmd-11-1405-2018>, 2018. - <https://opendrift.github.io>



skjedde. Kunne det være slik at et fullt utstyrt redningshelikopter kunne satt kurs mot sine kolleger i nød, men at det ikke ble brukt?

Vi gikk straks i gang med å spole tilbake. I posisjonsdataene (ADS-B) fant vi ingenting i området rundt Statfjord.

Vi fikk etter hvert vite at redningshelikoptre også sender på AIS-frekvensen, som ellers brukes av skip. Men verken Marinetraffic eller Kystverkets historiske data viste AIS-spor av dette redningshelikopteret. Vi var i villrede. Kanskje stemte ikke tipset?

Et siste spor gjensto. I Kystverkets løsning er båter under 15 meter filtrert ut av personvern hensyn. Kunne det være at de også filtrerte andre objekter, som helikoptre? Etter en samtale med Kystverkets AIS-ekspert fant vi ut at det stemte. Ved en feil har redningshelikoptre blitt filtrert ut i den offentlige AIS-løsningen.

Nå løsnet det, og vi satt nå med AIS-spor på et sannsynlig helikopter fra det aktuelle tidsrommet rundt Statfjord. Samtidig har Bristow en nettside der de registrerer alle avganger og ankomster. Der så vi at et Sar-helikopter («search and rescue») tok av fra Statfjord-plattformen like før ulykken.

Alt tydet altså på at Statfjords Sar-helikopter var i luften da alarmen gikk. En kilde fortalte etter hvert at det gikk rykter om at de hadde deltatt i en øvelse. Ved å hente ut AIS for all skipstrafikk i området, kunne vi se at redningshelikopteret fra Statfjord fulgte et skip i en god stund, i en hastighet og høyde som kunne tyde på at de øvde på heising. Vi så også at de var i luften, men at de ennå ikke hadde startet øvelsen da HRS slo alarm. Kunne de bidratt i aksjonen?

Det er langt fra Statfjord til havaristedet, og det var mye motvind. Vi ville finne ut når helikopteret kunne vært ved vrakstedet hvis de hadde fått melding med en gang.

#### 4.1. HRS visste ingenting

Det viste seg at Statfjord-helikopteret etter hvert ble varslet av Equinors lufttrafikkontroll på Gullfaks. Da hadde aksjonen allerede pågått en stund, og det ble bestemt at de skulle gå mot ulykkesstedet. Før de nådde frem fikk de vite at hele mannskapet var plukket opp fra sjøen, og satte da kursen mot Flesland.

Sporingsdataene fra denne flygningen hadde vi, og siden værforholdene var omtrent de samme som da alarmen gikk, kunne vi utlede hvor lang tid de ville brukt til ulykkesstedet tidligere på kvelden.

Vi så at helikopteret fra Statfjord sannsynligvis kunne vært på ulykkesstedet i god tid før redningshelikopteret fra Florø, men etter redningshelikopteret fra Sola. Vi

verifiserte dataene vi hadde med ulike helikopterpiloter, som bekreftet at det så sannsynlig ut.

HRS stilte etter hvert opp til flere intervjuer hvor de i detalj fortalte hva de visste. Opplysningene stemte med våre analyser. Det skulle vise seg at HRS ikke ante at Staffjord-helikopteret, som hadde fullt redningsmannskap om bord, var i luften da alarmen gikk. De hadde ikke den informasjonen på sine skjermer.

I teorien kunne oljebransjens redningshelikopter vært minutter unna ulykkesstedet, uten at HRS hadde oppdaget det.

Vi hadde her avdekket en alvorlig mangel ved systemet: Det viste seg at oljebransjens egne redningshelikoptre ikke er med i det som heter Felles ressursregister. Dette registeret er et sentralt redskap når HRS skal dirigere redningsressursene. Helikoptrene synes heller ikke på HRS' digitale oversikt over flybevegelser når alarmen går. Og de er ikke koblet til den livsviktige kanalen der nødetatene kommuniserer: Nødnettet.

Det skulle snart vise seg at det ikke bare var ved Sotra-styrten at denne systemmangelen hadde fått konsekvenser.

## 4.2. Fiskerne som måtte vente på hjelp

Etter saken om de usynlige helikoptrene fikk vi et tips om at vi burde undersøke et forlis utenfor Hammerfest vinteren 2023.

En notis i den lokale fiskeriavisen Kyst og Fjord fortalte at to fiskere var plukket opp fra sjøen i et forrykende uvær og fløyet til sykehus. Men hvem var de? Og hva hadde skjedd?

HRS nektet oss innsyn i loggen fra ulykkesdagen. 330-skvadronen ville heller ikke si noe om redningsaksjonen. Og omtalen i de lokale mediene inneholdt ikke noe navn på fiskere eller fiskebåt.

Heller ikke søk i databasene til Statens Havarikommisjon ga resultat. Men siden vi overvåker postjournalen til Havarikommisjonen, hadde vi registrert at Sjøfartsdirektoratet jevnlig oversender meldinger om sjøulykker dit. Kunne havariet være registrert av Sjøfartsdirektoratet?

Et søk i elnnsyn på tidsrommet rundt ulykken ga treff. Vi fikk innsyn i fiskerens egenrapport etter ulykken, og fant der navnet på båten. I fartøyregisteret lå navnet på eierselskapet, og i Brønnøysundregistrene fant vi eieren: Jon Helge Løkke (44).

Han stilte til intervju sammen med broren Torgeir. De fortalte hvordan de lå i iskald sjø i halvannen time før de til slutt ble heist opp. Da var Jon Helge bevisstløs, med en kroppstemperatur på 29 grader.

Også denne gangen måtte vi tilbake til AIS-data for å kartlegge og dokumentere hvordan redningsaksjonen faktisk hadde utspilt seg.

Nå visste vi at Kystverket hadde sporingsdata i sine interne databaser. Vi ba om disse for både sjarken, redningshelikopteret fra Banak og oljenæringens helikopter som ikke ble varslet.

Dataene fortalte igjen en oppsiktsvekkende historie. Beregningene våre viste at de to fiskerne kunne blitt plukket opp 25-30 minutter tidligere dersom HRS hadde sett og varslet oljenæringens Bristow-helikopter i Hammerfest.

Vi kunne slå fast at historien fra Sotra og Statfjord ikke var unik.

Igjen hadde data og analyse hjulpet oss med å bekrefte vitneopplysninger, og vi brukte rammeverket fra Sotra-ulykken til å fortelle fiskernes historie, i form av en detaljert kartfortelling.

## 5. De hemmelige utdanningsprogrammene

Underveis i arbeidet fikk vi tips om at vi også burde se på utdanningsprogrammet for besetningen på Bristows redningshelikoptre.

Bakgrunnen var kjent for oss: Bristow ble høsten 2022 tildelt en stor Sar-kontrakt av Equinor. Selskapet fikk ett år på seg til å etablere tre Sar-baser: på olje- og gassfeltene Johan Sverdrup og Statfjord, og på Flesland. De trengte derfor mye nytt mannskap.

Alle Sar-besetningsmedlemmer må trenes særskilt for å mestre redningsoppdrag i alt slags vær, dag som natt. I flybransjen kalles dette utsjekkprogram. Programmene beskriver hva som må til av trening for å få jobbe på et redningshelikopter.

Vi ønsket å få innsyn i disse utsjekkprogrammene:

- Programmet som staten opererer med når de kjøper redningstjenester av private selskaper.
- Programmene som de to store helikopterselskapene, CHC og Bristow, bruker når de opererer på oppdrag for oljeselskapene.

Når det gjaldt kravene som stilles til selskapene som flyr offentlige redningshelikoptre for staten, fant vi mye i kontraktene. Disse ga Justisdepartementet oss innsyn i, med en del sladding, etter seks ukers ventetid.

Programmene for helikoptrene som oljebransjen betaler for var det verre med. Verken CHC, Bristow eller Equinor ønsket å dele dokumentene med oss.

Men de var godkjent av Luftfartstilsynet. Vi startet derfor en omfattende innsynsprosess den veien.

I postjournalen kunne vi se at det var behandlet flere søknader fra Bristow om endringer av treningsprogram for de ulike Sar-yrkesgruppene. Alle våre innsynskrav ble avslått. Avslagene henviste til den samme paragrafen i forvaltningsloven: §13 første ledd nr 2. Den sier at forretningshemmeligheter er omfattet av taushetsplikt.

Vi følte oss rimelig sikre på at ikke alt kunne være hemmelig: Hva piloter og mannskap må øve på for å få fly, og hvordan dette skal skje, kan umulig være en forretningshemmelighet. Trodde vi.

I et forsøk på å komme rundt taushetsplikten ba vi derfor Luftfartstilsynet sammenstille et dokument som bare viste hva de faktisk hadde godkjent, i stedet for å gi oss alle søknadene. Men heller ikke det ville de. Tilsynet mente også dette kunne røpe innhold i treningsprogrammet som var omfattet av taushetsplikten.

Forsøk på å få ut informasjon gjennom intervju med de ansvarlige førte oss heller ikke videre.

BT har bestridt Luftfartstilsynets forståelse av regelverket om taushetsplikt. Klagen vår ble oversendt fra Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 22. november og er ennå ikke besvart.

### 5.1. Hjelp fra Equinor

Parallelt med dokumentjakten drev vi et omfattende kildearbeid i det norske helikoptermiljøet. Flere kilder fortalte at utsjekkprogrammet var kuttet i, og at helikoptertreningen ble redusert i den perioden Bristow forberedte seg på å ta over milliardkontrakten med Equinor.

Vi fikk etter hvert også direkte tilgang til eksisterende utsjekkprogrammer for både Bristow og CHC. Problemet var at vi ikke satt med tilsvarende dokumentasjon for hvordan programmene hadde vært før.

Her var Equinors kommunikasjonsapparat, noe overraskende, til hjelp. Som oppdragsgiver for Bristow hadde Equinor tilgang til alle relevante dokumenter om trening og godkjenningskrav. Disse hadde de avvist å dele med oss. Men samtidig var Equinor svært opptatt av å tilbakevise alle påstander om at pilottreningen var redusert.

Pressetalsmann Gisle Ledel Johannessen leste derfor fra dokumentene over telefonen, og sa at de viste at treningen ikke var kuttet i. Og det han sa, stemte forsåvidt med det vi hadde fått høre: Om man summerte alle timene i utsjekksprogrammet, var det totale timeantallet omtrent uendret.

Poenget til våre kilder var at mye trening var flyttet over til simulator, og at kravet til *antall flytimer i helikopter* var redusert. Og fordelingen mellom simulatortrening og faktisk flytrening ville Equinors mann ikke fortelle noe om.

Noe av det samme gjentok seg senere, da vi fikk møte Bristow-ledelsen på deres hovedkontor på Sola. Betingelsene for møtet var strenge: Vi måtte akseptere at vi ikke kunne sitere direkte noe av det som ble sagt, og vi fikk ikke ta bilder - verken av personer eller dokumenter som ble fremlagt. Men vi kunne ta notater, og Bristow-ledelsen aksepterte at vi tok hele samtalen opp på bånd, for å unngå misforståelser eller tvil om hva som var blitt sagt.

Bristows norske toppledelse viste nå frem det vi så langt ikke hadde fått se: Utsjekkprogrammet for co-pilot uten tidligere Sar-erfaring, både i ny og gammel versjon.

Det ga oss sammenligningsgrunnlaget vi hadde manglet. Vi så at det samlede antallet treningstimer var nesten likt i det gamle og nye programmet. Det var dette poenget Bristow-ledelsen ville ha frem.

Men vi så også svart på hvitt at omfattende flytrening var flyttet over på simulator. Og vi så at nattrening i helikopter tidligere hadde vært et krav for styrmennene, men at dette nå var fjernet og byttet ut med simulatortrening. Kravet til antall flyturer var også redusert.

Før møtet var vi i tvil om vi kunne godta Bristows vilkår. Hva om de sa én ting i møtet, og så noe helt annet utad etterpå? Vi landet på at betingelsene var til å leve med: Vi hadde ikke gitt noe løfte om at opplysninger vi fikk ikke kunne publiseres. Vi forpliktet oss heller ikke til å publisere noe som helst av det som ble lagt frem.

Etter møtet var vi glade for vurderingen vi hadde gjort. Sola-turen ga oss noen av de brikkene vi manglet.

## 5.2. Høringsuttalelsen som forsvant

Verken Bristow eller Equinor har villet si noe som helst offentlig om fordelingen mellom faktisk flytrenoing og simulatortrenoing. Det de har sagt, er at *trenoingen* ikke er redusert, og at det ikke finnes noe å kritisere.

Luffartstilsynet hadde derimot uttalt seg sterkt kritisk om endringene vi gransket, og det i full offentlighet. Det hadde skjedd i en skriftlig høringsuttalelse, i forbindelse med at oljenæringens interesseorganisasjon Offshore Norge skulle revidere sine egne retningslinjer for helikoptertrafikk på sokkelen.

Der skrev Luffartstilsynet akkurat det våre kilder hadde fortalt oss: At utsjekk- og treningsprogrammet for Sar-mannskap i Bristow var redusert. Tilsynet omtalte dette som «*uheldig*». De viste til dødsulykken utenfor Sotra, og foreslo et minimumskrav for antall timer med flytrenoing for Sar-mannskap.

I begynnelsen av desember konfronterte vi Equinor med høringsuttalelsen. Mindre enn ett døgn senere ble vi oppringt av Luffartstilsynet. De fortalte at de kom til å trekke og beklage hele uttalelsen. Kritikken de hadde kommet med fantes det ikke grunnlag for. Noe minstekrav til antall timer med flytrenoing var det heller ikke behov for, mente de nå.

Snuoperasjonen var så spesiell at vi krevde innsyn i all kontakt mellom tilsynet og utenforstående om denne saken i timene før. Loggen vi fikk utlevert viste at tilsynet hadde hatt en rekke telefonsamtaler og e-postutvekslinger både med Equinor og Bristow før kritikken ble trukket.

Vi oppdaget da også at Luffartstilsynet uoppfordret hadde sendt store deler av kommunikasjonen vår videre til Equinor. Oversendelsen var verken arkivert eller journalført.

De andre høringsinnspillene som ble sendt inn, vil Offshore Norge ikke vise frem, til tross for at de i høringsbrevet skrev at «*vi gjør oppmerksom på at høringsinnspill er åpne for innsyn.*»

## 5.3. Nattflyging og definisjonen på mørke

Ulykken ved Sotra skjedde på kveldstid, i mørket. Å fly om natten er langt mer krevende enn i dagslys, og natttrenoing er derfor et sentralt punkt i pilotenes opplæringsprogram.

I jakten på klare svar på hvor mye pilotene faktisk hadde trent om natten, la vi en del arbeid ned i en metode som til slutt skulle vise seg å ikke gi oss det vi trengte. Vi tror

likevel at metoden kan være interessant og potensielt nyttig for andre journalister, og beskriver den derfor her.

I en gammel Facebook-post hadde en Bristow-ansatt vist frem et av helikoptrene de skulle bruke til opplæring av nye mannskap. Maskinens kjennemerke var synlig på bildet.

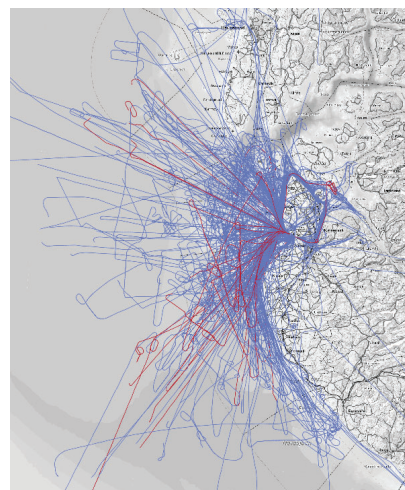
Kunne det finnes data som fortalte hvor mye de hadde fløyet om natten? Vi gikk i gang med å granske treningsperioden før Bristow overtok redningsberedskapen for Equinor i september 2023. I denne perioden var øvingshelikopteret på Sola.

Ved hjelp av Flightradar24 fikk vi lastet ned alle sporingsdata fra dette helikopteret i treningsperioden og valgte ut de observasjonene der helikopteret ikke sto på bakken. Vi ønsket å finne ut hvor stor andel av flytimene som hadde skjedd i mørket.

Men når er det mørkt? Er det når sola er rett under horisonten, eller senere? Vi fant via helikopterekspertene ut at definisjonen på mørke i denne sammenhengen er der solen står mer enn seks grader under horisonten.

Vi satt med over 120.000 rader med informasjon om posisjon, høyde og tidspunkt fra sporingsdataene til treningshelikopteret. For hvert av punktene kunne vi regne ut hvor langt under horisonten solen var. Vi markerte så de observasjonene der solen var mer enn seks grader under horisonten - altså der det var mørkt.

Slik kunne vi regne ut omtrentlig hvor stor andel av tiden helikopteret fløy i mørke. Utrekningen viste at om lag ti prosent av flytiden (linjene i rødt i bildet) var i det tidsrommet regelverket definerer som nattmørke.



Men usikkerheten var stor. For det første visste vi ikke om sensorene som sender data til Flightradar24 hadde fått med alle signalene helikopteret sendte. Vi så at enkelte spor forsvant når helikopteret kom langt til havs. I tillegg visste vi ikke hvor mange av disse flyturene som var faktiske treningsturer. Det kunne også være tekniske tester eller andre turer. Og det mest sentrale: Vi kunne ikke vite om det var kapteinen eller styrmannen som hadde kontroll på spakene da flygningen foregikk. Dette var et sentralt poeng i forhold til treningsmanualen: Det var kun styrmennenes krav om nattflyging som var fjernet.

Metoden ga oss en god pekepinn på hvor mye helikopteret hadde fløyet på natten, men ikke nok til at vi kunne konkludere noe rundt treningsomfanget for de ulike mannskapsgruppene.

## 6. Innsynskampen

Vanskene med å få innsyn i offentlige dokumenter har vært uvanlig store og varierte i dette prosjektet. Noen er verdt å nevne spesielt:

### 6.1. Sladding av alle navn

I en sak om at helikopterfrykt har forsinket elektrifiseringen på Troll-feltet, møtte vi spesiell innsynsmotstand. Arbeiderne hadde sagt nei til daglig helikopterpendling, og vi bad om innsyn i dokumenter rundt denne diskusjonen.

Da viste det seg at Havindustritilsynet har innført en praksis hvor de fjerner alle navn på personer i petroleumsnæringen. Alle navn på tillitsvalgte, verneombud, ansatte og ledere i selskaper som Equinor og Aker Solutions ble sladdet. Tilsynet viste til at dette kan gjøres dersom «*innsyn ville lette gjennomføringa av straffbare handlingar*», slik det heter i offentleglova.

Tilsynet mener ansatte i olje- og gassnæringen er særlig utsatt, og viser til trusselvurderinger fra PST. Navnene «*kan gjøre det enklere for utenforstående å skreddersy troverdige e-poster som kan brukes til hacking for å få tilgang til data- og sikkerhetssystemer og/eller phishing for å få ut opplysninger som kan avsløre sårbarheter knyttet til drift og sikkerhet for transportsystemene.*»

BT har protestert, og mener Havindustritilsynets praksis vil ha store negative konsekvenser. Det finnes mange sektorer som kan sies å være samfunnskritiske på linje med oljenæringen. Å holde hemmelig hvem som tar opp helt ordinære saker kan etter vårt syn ikke være i tråd med loven.

BT har klaget på avslaget. Etter fire måneder er klagen fortsatt til behandling i Energidepartementet.

### 6.2. Nødpeilesenderne

Som tidligere nevnt nektet HRS å gi ut posisjonene fra de ulike nødpeilesenderne som ble utløst da helikopteret styrtet. Vi klaget. Først åtte måneder etter det første innsynskravet, snudde HRS og ga oss innsyn. Klagesaken ble aldri tatt til behandling.

Det var først gjennom dette sterkt forsinkede innsynet vi fikk vite at tre av de seks personlige nødpeilesenderne var blitt utløst, og ikke to som tidligere opplyst.

Nødpeilesenderne har vært et eget tema i granskingen av ulykken. Equinors rapport viste at Bristow hadde brukt andre sendere enn det som var avtalt. Senere skulle vi avdekke at mannskapet hadde hatt store problemer med å bruke senderne i den kalde sjøen, fordi de hadde så små knapper.



### 6.3. Skiftende bruk av lovhjemler

Vi har flere ganger opplevd at vidt forskjellige lovhjemler blir brukt som begrunnelse for å nekte innsyn i ett og samme dokument.

Da BT ba om loggen fra HRS Nord-Norge etter redningsaksjonen utenfor Hammerfest, ble vi først nektet innsyn fordi innholdet var underlagt taushetsplikt. Da BT klaget, endret HRS begrunnelse. Nå var ikke problemet lenger taushetsplikt, men at loggene er definert som et «*dokument som organet har utarbeidd for si eiga interne saksførebuing*».

Noe av det samme skjedde da vi ba om en rapport fra et tilsynsbesøk på Bristows Sar-base på Ekofisk. Dokumentet vi fikk tilsendt var tungt sladdet. Begrunnelse: Lovpålagt taushetsplikt. Bak sladdene skjulte det seg detaljer fra selskapets operasjonsmanual og vurderinger av disse, ifølge Luftfartstilsynet - noe konkurrenter kunne utnytte dersom de ble frigitt.

Knappe tre uker senere hadde tilsynet ombestemt seg, før vi hadde rukket å klage. Nå var sladdene borte. Blant setningene som likevel ikke var forretningshemmeligheter, var denne: «Årsak: «*Menneskelig svikt fra RM og SAR Commander*»».

## 7. Kildekontakten

Flere kilder har opplevd det som vanskelig og krevende å ha kontakt med oss. Helikoptermiljøet i Norge er lite og «alle kjenner alle». De har opplevd at kontakt med journalister har utfordret lojalitet til venner, bekjente, kolleger og egen arbeidsgiver.

Vi har derfor brukt mye tid på å trygge kilder og å bygge tillitsforhold. I så måte var saken om redningshelikopteret som ikke ble brukt til god hjelp. Kildeuniverset så at BT mente alvor og at vi gikk grundig inn i ulike problemstillinger.

Kildene har også vært forsiktige med god grunn. Ansatte er gitt munnkurv, noe vi vil komme tilbake til. Vi er også blitt fortalt at det i noen grad har pågått en kildejakt. Til og med tidligere ansatte er blitt oppringt og spurt om de har hatt kontakt med oss. Kilder har fortalt om frykt for å miste jobben, for å bli frosset ut eller parkert på et karrieremessig sidespor.

Vi har derfor vært svært opptatt av å beskytte kildene. Kilder er blitt rådet til å kontakte oss ved bruk av Signal eller andre ende-til-ende-krypterte tjenester. Enkelte har vært klar over risikoen ved å kontakte oss, og har handlet deretter.

Vi har fått papirkopier i posten av interne dokumenter, fullstendig strippet for identifiserende kjennetegn: Ingen håndskrift, og med vår private postadresse printet på konvolutten. Andre har brukt helt anonym proton-epost.

Vi har ikke tatt sjansen på å publisere noen av originaldokumentene vi har fått av kilder, av frykt for at skjulte kjennetegn kan avsløre hvor de kommer fra. De vi har publisert, har vært gjenskapt av oss.

## 8. Etiske utfordringer

Ingen har så langt slått fast hva som var årsaken til helikopterstyrten. Havarikommisjonen har som nevnt ennå ikke konkludert eller sagt noe offentlig om hva de tror. Politiets etterforskning pågår også fortsatt.

Heller ikke vår research har avdekket entydige årsakssammenhenger som forklarer styrten, eller hvorfor Reidun Hestetun ikke overlevde.

Samtidig har vi omtalt flere forhold som åpenbart kan ha konsekvenser både for flysikkerheten og for mulighetene til å overleve når det først går galt. Om det var slik i dette tilfellet, vet vi ikke sikkert. Det har vi vært påpasselige med å få fram i tekstene.

Søkelyset har blant annet blitt satt på hva slags opplæring pilotene får. Vekten har vært på systemkritikk, men vi ser at journalistikken vår også kan ha vært en belastning for de to pilotene. Vi har orientert dem før publisering om hva som ville komme, og også gitt dem mulighet for å uttale seg eller gi innspill.

Saken om redningshelikopteret på Statfjord som kunne rykket ut, men som Hovedredningssentralen ikke visste om, måtte også balanseres nøye. Redningshelikopteret fra Sola ville uansett vært først på ulykkesstedet, og de observerte Reidun Hestetun livløs i vannet. Dette var vi åpne om, slik vi også har omtalt at det ikke er kjent nøyaktig når eller hvordan Hestetun døde.

Vi har også hatt mange diskusjoner rundt presentasjon, blant annet om 3D-animasjonen av helikopterets siste minutter som innledet en av hovedsakene. Faktagrunnlaget var Havarikommisjonens relativt grove beskrivelse av havariet. Vi ville ikke vi skape et inntrykk av at dette var en nøyaktig gjengivelse av hva som faktisk hendte, og holdt derfor animasjonen i en enkel visuell stil, og merket den som illustrasjon. Vi lot også leserens skrolling styre fremdriften i animasjonen. Slik unngikk vi spørsmålet om hva slags fart helikopteret hadde i de siste sekundene, noe vi visste lite om.

De som ble absolutt hardest rammet av ulykken var Reidun Hestetuns familie. Vi har vært opptatt av å behandle både de og resten av mannskapet på en ryddig og skånsom måte. Ingen av dem har ønsket å bidra, men de er blitt holdt orientert om arbeidet vårt.

## 9. Spesielle erfaringer og motstand

Erfaringsmessig vil det gå lang tid før Statens havarikommisjon (SHK) er ferdige med sin endelige rapport. Den endelige rapporten etter Turøyulykken brukte de over to år på. Kommisjonens arbeid er også omfattet av en særlig omfattende taushetsplikt etter Luftfartsloven.

Når så de andre aktørene, i dette tilfellet Bristow, Equinor og Luftfartstilsynet, alle viser til den pågående undersøkelsen i SHK og ikke vil svare på spørsmål om ulykken, blir pressens arbeid med å undersøke årsaker og ansvar krevende.

### 9.1. Equinors begrensninger

Equinor vil ikke si noe om forhold som kan berøre ulykkesårsaken, men de har laget en intern undersøkelse etter ulykken. Den rapporten ble offentliggjort sist sommer. BT ville gjerne snakke med de som laget undersøkelsen, inkludert lederen av gruppen. Det ble besvart slik i en SMS:

*«Spørsmål om innhold i rapporten kan du rute via Equinors COM-avdeling.»*

Dette har gått igjen i kontakten med Equinor-ansatte. Spørsmål om ulykken skal rettes til kommunikasjonsavdelingens Gisle Ledel Johannessen. Unntaket har vært enkelte tillitsvalgte, som har vært enklere å få i tale.

En Sar-sykepleier spurte sin nærmeste leder om lov til å snakke med oss, men fikk nei. Andre sykepleiere viste til at ingen andre enn kommunikasjonsfolkene fikk lov til å uttale seg om ulykken.

Den faglige lederen for Sar-sykepleierne viste til at hun var involvert i svarene som kommunikasjonsavdelingen ga. Utover det henviste hun alle spørsmål til direktør Ørjan Kvelvane.

Intervjuavtalen vi fikk med ham hadde også en forutsetning. Vi skulle ikke snakke om ulykken, kun om de grepene som Equinor tok for å bedre helikoptersikkerheten.

### 9.2. Bristows taushet

Bristow har praktisert så godt som full taushet siden ulykken. Ledelsen har sagt nei til alle forespørsler om intervju.

Bristow har også laget en intern rapport etter ulykken. Den vil de ikke dele med utenforstående. De vil heller ikke si noe om hva rapporten inneholder, for eksempel av læringspunkter.

Gjennom hele prosjektet har det vært vanskelig å få ansatte i Bristow i tale. Ingen ansatte i Bristow har latt seg intervju.

Da BT møtte Bristow-ledelsen på hovedkvarteret i Stavanger, spurte vi derfor om det var greit at vi snakket med tillitsvalgte og verneombud. Svaret fra administrerende direktør var at de måtte gå en runde internt om dette. Etter en puring fikk vi beskjed om at tillitsvalgte sto fritt til å snakke med oss. Men ingen tillitsvalgte vi har vært i kontakt med har ønsket det. BT fikk aldri noen tilbakemelding på ønsket om kontakt med verneombud.

En e-post fra administrerende direktør Sondre Nordseth til alle ansatte i begynnelsen av desember kan kanskje forklare hvorfor det har vært så vanskelig:

*«Det er for tiden ett stort press fra media etter ulykken. Det jobbes med en større sak med søkelys på Bristow og våre operasjoner i årene før ulykken. Journalisten som jobber med saken, har tatt kontakt med flere av våre ansatte og jeg vil derfor minne dere på at det kun er jeg som skal uttale meg til media. Hvis dere blir kontaktet så ber jeg derfor om at dere henviser til meg eller vår mediekontakt. Gi meg gjerne beskjed om dere blir presset eller blir kontaktet på en måte som føles ubehagelig.»*

BT har spurt Bristow-ledelsen hvorfor ansatte har fått beskjed om ikke å snakke med oss, og om de har grunnlag for å antyde at vi har opptrådt ubehagelig. Vi har ikke fått svar.

### 9.3. Jakten på redningsvestene

I Equinors egen granskningsrapport kom det frem misnøye blant Sar-sykepleierne over manglende bassengtrening, og at mannskapet i ulykkeshelikopteret hadde trent med andre redningsvester enn de brukte i det daglige. Vi ville gjerne se disse vestene med egne øyne, for å kunne forstå hvordan ulikhetene mellom dem kan få konsekvenser i en nødsituasjon.

Vi kontaktet det lokale treningssenteret Nutec på Laksevåg. De ønsket ikke besøk: *«Siden forespørselen din kommer på bakgrunn av Equinor-rapporten må jeg dessverre be deg om å kontakte Equinor sine leverandører for denne type kurs»*, skrev de i en e-post.

På dette tidspunktet visste vi ikke at de hadde Bristow som kunde.

Vi tok så kontakt med Maersk Training på Flesland, som er Equinors leverandør. De sa først ja til besøk, men møtet ble avlyst på kort varsel. De kom aldri tilbake med en ny dato, tross purring.

Vi fant heller ingen leverandør som hadde de aktuelle vestene på lager.

Løsningen ble at en kontakt hos en aktør i bransjen tok med seg de aktuelle redningsvestene og viste oss dem. Vedkommende var redd for at dette skulle bli oppdaget. Vi fikk derfor ikke ta bilder av vestene til bruk i avisen.

Men vi fikk studert forskjellene mellom de ulike vestene. Det ga oss bedre forståelse av hvorfor det er så viktig å trene på samme modell som man bruker i det daglige. Vi måtte for eksempel virkelig lete på den ene vesten for å finne ut hvor den såkalte kameratlinen skal festes, dersom ulykken er ute. Det er neppe enklere i iskaldt vann, med flere meter høye bølger og mørke rundt deg.

Vi forsøkte også å finne ut av hva slags trening Reidun Hestetun hadde vært igjennom. Equinor kunne fortelle at Sar-sykepleierne hadde trent på helikoptervelt i basseng i første kvartal 2022, men ville ikke si om Hestetun var i denne gruppen. De viste her til personvern hensyn, og Statens Havarikommisjons pågående arbeid.

Vi greide heller ikke å få ut sikker informasjon om dette fra treningsentrene. Dermed måtte vi igjen ty til kildearbeid. En person nær Hestetun fortalte at hun hadde klaget over for lite trening, og da spesielt bassengtreningen. Andre fortalte at hun egentlig ikke skulle vært på ulykkesturen, men fordi hun følte hun manglet trening på vinsjing i sjøen hadde hun bedt om å få overta en kollegas vakt.

## 10. Funn og konsekvenser

Arbeidet med dette sakskomplekset har pågått kontinuerlig siden ulykkeskvelden, og har involvert mange deler av BTs redaksjon i det knappe året som har gått. Det er ikke avsluttet, og vi kjenner ennå ikke utfallet av alle prosessene som er satt i gang som følge av vår journalistikk.

Her er noe av det som er klart så langt:

- Vi har dokumentert at oljebransjens Sar-helikoptre har vært usynlige for de som styrer redningsaksjoner, og at dette altså har hatt direkte konsekvenser i minst to alvorlige ulykker:
- Gjennom gransking av sporingsdata har vi avslørt at et fullt utstyrt redningshelikopter var i luften da alarmen gikk etter ulykken ved Sotra, men at det ikke ble brukt i redningsaksjonen.

- Vi har også avdekket at to fiskere kunne vært reddet opp av havet en halvtime tidligere etter et forlis ved Hammerfest. En av fiskerne hadde en kroppstemperatur på 29 grader da de til slutt ble reddet.
- Equinor er nå i gang med å registrere helikoptrene i redningstjenestens felles ressursregister, slik at dette ikke skal gjenta seg.
- Oljebransjens Sar-helikoptre har heller ikke hatt tilgang på nødnettet, noe som har vanskeliggjort samarbeid med redningsetatene.
- Offentlige redningsetater har ikke et felles system for utveksling av bilder, kart, posisjonsdata og helsetilstand ved store ulykker og katastrofer. Et prosjekt som skulle bedre informasjonsstrømmen mellom redningsetatene, er lagt ned på grunn av pengemangel.
- Vi avdekket at redningshelikoptre ved en feil ikke ble vist i Kystverkets løsning for AIS-sporing. Dette er rettet opp, og de fleste redningshelikoptrene er nå synlige.
- Gjennom analyse av sensor- og modelldata og innhenting av sporingsdata fra flere kilder, kunne vi fortelle historien om hva som skjedde minutt for minutt, selv om de menneskelige kildene var tause.
- Vi har dokumentert at Equinor-ansatte Sar-sykepleiere får øve mindre på helikoptervelt enn de som flyr på oppdrag for staten, og at Equinor har kuttet i denne treningen etter 2018.
- Vi har avslørt at Bristow har kuttet i helikoptertreningen for Sar-mannskap etter at de fikk en stor Equinor-kontrakt. Det innebar blant annet færre flytimer i helikopter og flere i simulator, og kutt i nattrening på kompliserte redningsoperasjoner.
- Vi har dokumentert at Luftfartstilsynet var kritisk til treningsendringene i en høringsuttalelse. Da vi påpekte dette, ble hele uttalelsen trukket og beklaget. Vi har også vist at snuoperasjonen skjedde etter omfattende kontakt mellom tilsynet, Equinor og Bristow.
- Både samferdselsministeren og energiministeren må svare på spørsmål fra Stortinget om kuttene i pilottrening og om hemmeligholdet.

## Vedlegg:

1. Liste over de mest sentrale publiseringene
2. Fullstendig publiseringsliste

## De mest sentrale publiseringene

### **Helikopterulykke utenfor Sotra: - Seks personer heist opp og fløyet til Haukeland**

Publiseringsdato: 2024-02-28

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/JQV1pm/nrk-hrs-soeker-etter-helikopter-utenfor-bergen?>

pwsig2=6b4c7b4f4f64586a3ca4e92d30365978e64f75546b9bdfa10bc018f6a9af7b17\_1746057600



### **Minuttene i mørket**

Publiseringsdato: 2024-05-14

[https://www.bt.no/sharedx/btmagasinet/i/69m1p3/sotra-de-dramatiske-minuttene-da-helikopteret-styrtet?pwsig2=51bde8%F4%](https://www.bt.no/sharedx/btmagasinet/i/69m1p3/sotra-de-dramatiske-minuttene-da-helikopteret-styrtet?pwsig2=51bde8%F4%80%80%81%2094c68d36daee85f6152fc9baea886d34fd73dd1a95f12b7a8f71283556_1746057600)

80%80%81%2094c68d36daee85f6152fc9baea886d34fd73dd1a95f12b7a8f71283556\_1746057600



### **Et redningshelikopter var i luften da kollegene styrtet. Det ble ikke tilkalt.**

Publiseringsdato: 2024-06-20

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/8qwwzA/helikopterulykken-utenfor-sotra-redningshelikopter-i-nordsjoeen-](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/8qwwzA/helikopterulykken-utenfor-sotra-redningshelikopter-i-nordsjoeen-ble-ikke-tilkalt?pwsig2=714aac27e55a29b0811dfcb67604fb7cc5e3120064779b43ece0f07876898225_1746057600)

ble-ikke-tilkalt?pwsig2=714aac27e55a29b0811dfcb67604fb7cc5e3120064779b43ece0f07876898225\_1746057600



### **Oljebransjens redningshelikoptre er usynlige for Hovedredningssentralen**

Publiseringsdato: 2024-06-21

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/pPpyIV/helikopterulykken-utenfor-sotra-vet-ikke-hva-syv-redningshelikoptre-gjoer-hvor-de-er-eller-om-de-er-ledige?>

pwsig2=657cb74c221f6a4274fe0563f492c9367ae556ccd13a826f67258157de731bb5\_1746057600



**Redningen var ti minutter unna da brødrene kjempet for livet. Likevel ble de liggende i det iskolde havet.**

Publiseringsdato: 2024-06-25

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/JbJKzP/hovedredningssentralen-sendte-ikke-naermeste-helikopter-broedrene-ble-liggende-i-det-iskalde-havet?>

pwsig2=b9f9a4c8428f9e2354149bab4ff2042aa2a318ebabd44babee6a74d40c6f92ba\_1746057600



**Pengemangel stopper samarbeid i redningsaksjoner**

Publiseringsdato: 2024-07-05

<https://www.bt.no/sharedx/sharedx/hendelser/i/zA7jEO/noedetater-politi-brann-og-helse-mangler-har-ikke-penger-som-skal-soerge-for-samarbeid-i-redningsoperasjoner?>

pwsig2=d1eea9be1c709b70b3a5d334c21f541acf0ba58bea79e71877335131da3ebd61\_1746057600





## Helikopterfrykt forsinker elektrifiseringen i Nordsjøen

Publiseringsdato: 2024-09-16

<https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/vg6vvm/helikopterfrykt-forsinker-elektrifisering-i-nordsjoen?>

pwsig2=92dfcb10b57c49a5e60ce9a87d22f16e703e3798ab1b9d65f863db974eb20891\_1746057600



## Den siste øvelsen

Publiseringsdato: 2024-12-28

<https://www.bt.no/sharedx/btmagasinet/i/kwyyKk/helikopter-reidun-hestetun-omkom-i-helikopterstyrt-utenfor-sotra?>

pwsig2=7961e199eb85d62e54421aea69a424fe9b17771f084baba62278301366a9442c\_1746057600



## Equinor skjerper helikoptersikkerheten etter dødsulykke: - Det var en tragisk hendelse. Vi mistet en kollega.

Publiseringsdato: 2024-12-30

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/Ooeq8V/equinor-skjerper-sikkerheten-etter-helikopterulykke-ved-sotra?pwsig2=14>

b86e158ca6482d14a8dbe439d97a2f737f684967cd20b21b39fb1c0011d402\_1748649600



## Slik forsvant kritikken av helikoptersikkerheten

Publiseringsdato: 2025-01-07

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/Rzqjvd/helikopter-trakk-kritikk-og-beklaget-etter-kontakt-med-equinor?>

pwsig2=157fce05e34d62a927aa21cfa9bb7f991d1839831c2a03aee3c891921b48cb45\_1746057600



## **Equinor kuttet i helikoptertrening**

Publiseringsdato: 2025-01-09

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/8qvGRG/equinor-kuttet-i-helikoptertrening?>

pwsig2=98515b93a99eae279864178e540464337e09d9713a1acc27bf0cee17deb695fa\_1753920000



## **Stortinget reagerer på treningskutt etter Equinor-kontrakt: - Det er alvorlig**

Publiseringsdato: 2025-01-12

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/Xjp0zB/sikkerhetsbekymringer-etter-treningskutt-stortinget-reagerer?pwsig2=4f246>

5dbfa9a6241e31d6cfb3798583341dc739e21822517ee695c218fabc789\_1751241600



## Fullstendig liste over publiserte saker

### Helikopterulykke utenfor Sotra: - Seks personer heist opp og fløyet til Haukeland

Publiseringsdato: 2024-02-28

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/JQV1pm/nrk-hrs-soeker-etter-helikopter-utenfor-bergen?pwsig2=6b4c7b4f4f6458>

6a3ca4e92d30365978e64f75546b9bdfa10bc018f6a9af7b17\_1746057600



### Onsdag kveld styrtet redningshelikopteret. Tirsdag øvde det med Røde Kors-båt i Byfjorden.

Publiseringsdato: 2024-02-28

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/pQo6RE/helikopter-styrtet-utenfor-sotra-oevde-11-minutter-foer-det-forsvant?pwsig2=774fd57405014c09b47cb0cfb3b444b891454d2064dff60b7824cc52c28951f7\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/pQo6RE/helikopter-styrtet-utenfor-sotra-oevde-11-minutter-foer-det-forsvant?pwsig2=774fd57405014c09b47cb0cfb3b444b891454d2064dff60b7824cc52c28951f7_1746057600)

g2=774fd57405014c09b47cb0cfb3b444b891454d2064dff60b7824cc52c28951f7\_1746057600



### Havarikommisjonen: Tre alvorlige hendelser med samme helikoptertype

Publiseringsdato: 2024-02-29

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/69mnEO/havarikommisjonen-tre-alvorlige-hendelser-med-sikorsky-s-92-siden-20>

20?pwsig2=fa4c54a555b30b69326afe4ce58b4a66eb29a859b74d2cb5f286d06e1f6f4a81\_1746057600



**Se Hovedredningssentralens egen logg fra ulykken**

Publiseringsdato: 2024-02-29

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/gEg0W9/se-hovedredningssentralens-egen-logg-fra-ulykken?pwsig2=1af39e470150ac535eae0999de9313b168c1fc42739c63e5d289484a2bf61f18\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/gEg0W9/se-hovedredningssentralens-egen-logg-fra-ulykken?pwsig2=1af39e470150ac535eae0999de9313b168c1fc42739c63e5d289484a2bf61f18_1746057600)



## **Hadde bare nok drivstoff til fem personer. Den siste ble liggende alene i sjøen i 25 minutter.**

Publiseringsdato: 2024-02-29

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/VPKqAd/helikopterulykke-utenfor-sotra-redningshelikopter-fra-sola-hadde-bare-drivstoff-til-aa-plukke-opp-fem?pwsig2=d2170a2c0f792a40bdc8a52045bc906f2d428df4b94e2d6a2a34a698c1652b3a\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/VPKqAd/helikopterulykke-utenfor-sotra-redningshelikopter-fra-sola-hadde-bare-drivstoff-til-aa-plukke-opp-fem?pwsig2=d2170a2c0f792a40bdc8a52045bc906f2d428df4b94e2d6a2a34a698c1652b3a_1746057600)



## **Venter på å få dra på jobb i Nordsjøen: - Det går enormt mange helikopterturer uten uhell**

Publiseringsdato: 2024-02-29

[https://www.bt.no/sharedx/nyheter/okonomi/i/O8G3b1/helikopterulykken-kom-kvelden-foer-knut-marius-skulle-reise-offshore-paa-jobb?pwsig2=5384be3931f123c607e88edb8129889524eca79ac3948fcdc0ca2d82cd569c78\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/nyheter/okonomi/i/O8G3b1/helikopterulykken-kom-kvelden-foer-knut-marius-skulle-reise-offshore-paa-jobb?pwsig2=5384be3931f123c607e88edb8129889524eca79ac3948fcdc0ca2d82cd569c78_1746057600)



## **Dette er helikoptertypen som styrta**

Publiseringsdato: 2024-02-29

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/jl6Bze/helikopter-ulykke-i-bergen-dette-er-helikoptertypen-som-styrta?pwsig2=8c3>

3d6b5982610e337390b5b40fa3aefd59b6b011f28521483deca48cadd245b\_1746057600



## **Anny Britt mistet ektemannen i Turøy-ulykken. - Håper inderlig**

**de pårørende får hjelpen de trenger.**

Publiseringsdato: 2024-03-01

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/EQ3wVK/da-helikopteret-styrtet-utenfor-sotra-brakte-det-tilbake-gamle-minner-for-anny-britt-det-skal-ikke-gaa-an?pwsig2=de35316a4d5d02ea84c0a91b8e7c4b5696ab4e9fd8de4ba900de9d86d75e5cd9\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/EQ3wVK/da-helikopteret-styrtet-utenfor-sotra-brakte-det-tilbake-gamle-minner-for-anny-britt-det-skal-ikke-gaa-an?pwsig2=de35316a4d5d02ea84c0a91b8e7c4b5696ab4e9fd8de4ba900de9d86d75e5cd9_1746057600)



## **Navnet på kvinnen som omkom i helikopterulykken er frigitt**

Publiseringsdato: 2024-03-01

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/P4k4yp/helikopter-styrtet-utenfor-bergen-reidun-hestetun-61-omkom?pwsig2=ee9b7b3034ce340ea3b3a6de9bda8f6af792f3c285f07d16cd3d6e721febe464\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/P4k4yp/helikopter-styrtet-utenfor-bergen-reidun-hestetun-61-omkom?pwsig2=ee9b7b3034ce340ea3b3a6de9bda8f6af792f3c285f07d16cd3d6e721febe464_1746057600)



## **Har gjort funn etter helikopterstyrten**

Publiseringsdato: 2024-03-01

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/EQ3Qqa/helikopter-styrtet-utenfor-bergen-funn-av-vrakdeler-som-rotor-og-helikop-terdoer?pwsig2=ec60e283a173d7e0c855b4f3bfaabaf00e026cec15cfe24f782e4e303f7630de\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/EQ3Qqa/helikopter-styrtet-utenfor-bergen-funn-av-vrakdeler-som-rotor-og-helikop-terdoer?pwsig2=ec60e283a173d7e0c855b4f3bfaabaf00e026cec15cfe24f782e4e303f7630de_1746057600)



## Har gode forhåpninger om å finne og heve helikopteret

Publiseringsdato: 2024-03-01

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/LI8lyR/slik-bliir-soeket-etter-helikopteret-som-styrtet-vest-for-sotra?pwsig2=339bc5>

439021f441ea6bee4c71d6317e91652198f43c812bcc3dd39d0253b496\_1746057600



## Hadde drivstoff for 20 minutter: - De har utnyttet handlingsrommet sitt maksimalt

Publiseringsdato: 2024-03-01

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/y6kEgg/hadde-drivstoff-for-20-minutter-de-har-utnyttet-handlingsrommet-sitt-maks>

imalt?pwsig2=fb03ceed3294b4a798855f3245ae68233e855bbba9a852e598cf2cc061f87506\_1746057600



## Vraket er hevet og på vei til Haakonsvern

Publiseringsdato: 2024-03-02

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/8JrGVd/helikopterulykken-normand-ocean-paa-vei-til-haakonsvern?pwsig2=67e3>

adb0074059792758f2efd544a1aebb7638bdba05f5e2ad9275e1dd13650a\_1746057600



## Helikopterulykken: Dette må de ha svar på

Publiseringsdato: 2024-03-04

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/ab5K3O/havarikommisjonen-altfor-tidlig-aa-utelukke-teknisk-feil?pwsig2=9021b11>

7bef6f3340f6faa540cb5f6fba327b9c556eb55bac00981ddb2a2ed21\_1746057600



## **Her løser det andre hjulet. - Da måtte vi skifte litt gir og tenke ut en god løsning raskt.**

Publiseringsdato: 2024-03-04

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/wA7nOd/helikopterulykken-maatte-senke-helikopteret-ned-igjen?pwsig2=a6179de>

2bacb1acb9b0940137598023fc630f87bb2bccff722264863b26d7328\_1746057600



## **Derfor var helikoptrene så kjapt i luften igjen etter ulykken**

Publiseringsdato: 2024-03-07

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/onjPWW/helikoptrene-var-tilbake-i-luften-to-dager-etter-ulykken?pwsig2=4e8ed14>

2412211c752cbc12dfd836289298440ac54df55f6d918765fc4596e8\_1746057600



## **Store problemer for helikoptertypen som styrtet**

Publiseringsdato: 2024-03-14

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/Mo4Qj0/reservedeler-krise-for-helikopter-som-styrtet-ved-bergen?pwsig2=531e04>

2c75883f58ed977ecd044bca805c7996fd7eeb9df15e174fcd5d9a54c7\_1746057600



## Minuttene i mørket

Publiseringsdato: 2024-05-14

<https://www.bt.no/sharedx/btmagasinet/i/69m1p3/sotra-de-dramatiske-minuttene-da-helikopteret-styrtet?pwsig2=51bde8>

94c68d36daee85f6152fc9baea886d34fd73dd1a95f12b7a8f71283556\_1746057600



## Et redningshelikopter var i luften da kollegene styrtet. Det ble ikke tilkalt.

Publiseringsdato: 2024-06-20

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/8qwwzA/helikopterulykken-utenfor-sotra-redningshelikopter-i-nordsjoeen-ble->

ikke-tilkalt?pwsig2=714aac27e55a29b0811dfcb67604fb7cc5e3120064779b43ece0f07876898225\_1746057600



## Oljebransjens redningshelikoptre er usynlige for Hovedredningsentralen

Publiseringsdato: 2024-06-21

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/pPpylV/helikopterulykken-utenfor-sotra-vet-ikke-hva-syv-redningshelikoptre-gjoer->

hvor-de-er-eller-om-de-er-ledige?pwsig2=657cb74c221f6a4274fe0563f492c9367ae556ccd13a826f67258157de731bb5\_

1746057600



**Redningen var ti minutter unna da brødrene kjempet for livet.**

**Likevel ble de liggende i det iskalde havet.**



Publiseringsdato: 2024-06-25

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/JbJKzP/hovedredningssentralen-sendte-ikke-naermeste-helikopter-broedrene-ble-liggende-i-det-iskalde-havet?pwsig2=b9f9a4c8428f9e2354149bab4ff2042aa2a318ebabd44babee6a74d40c6f92ba\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/JbJKzP/hovedredningssentralen-sendte-ikke-naermeste-helikopter-broedrene-ble-liggende-i-det-iskalde-havet?pwsig2=b9f9a4c8428f9e2354149bab4ff2042aa2a318ebabd44babee6a74d40c6f92ba_1746057600)



## **Pengemangel stopper samarbeid i redningsaksjoner**

Publiseringsdato: 2024-07-05

[https://www.bt.no/sharedx/sharedx/hendelser/i/zA7jEO/noedetater-politi-brann-og-helse-mangler-har-ikke-penger-som-skal-soerge-for-samarbeid-i-redningsoperasjoner?pwsig2=d1eea9be1c709b70b3a5d334c21f541acf0ba58bea79e71877335131da3ebd61\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/sharedx/hendelser/i/zA7jEO/noedetater-politi-brann-og-helse-mangler-har-ikke-penger-som-skal-soerge-for-samarbeid-i-redningsoperasjoner?pwsig2=d1eea9be1c709b70b3a5d334c21f541acf0ba58bea79e71877335131da3ebd61_1746057600)



## **Regjeringen får kritikk om redningstjenesten. - Alvorlig sikkerhetshull.**

Publiseringsdato: 2024-07-23

[https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/kwEXqL/justisminister-emilie-mehl-faar-kritikk-etter-bt-avsloeringer-om-mangler-i-redningstjenesten-etter-helikopterstyrt-og-flere-andre-hendelser?pwsig2=3c2f4daf9809967de59313860e756df0bfc9972e6d8c4bbfe948ed6b2f51130d\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/kwEXqL/justisminister-emilie-mehl-faar-kritikk-etter-bt-avsloeringer-om-mangler-i-redningstjenesten-etter-helikopterstyrt-og-flere-andre-hendelser?pwsig2=3c2f4daf9809967de59313860e756df0bfc9972e6d8c4bbfe948ed6b2f51130d_1746057600)



## **Helikopterstyrt utenfor Sotra: Har funnet teknisk feil i helikopteret**

Publiseringsdato: 2024-08-06

[https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/wgrBq1/ny-rapport-fra-statens-havarikommisjon-om-helikopterulykken-ved-sotra?pwsig2=53e6aca82a9c365edfc24328b52001bc180a3f7de53c4f65b550c8a8e8ded2fe\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/wgrBq1/ny-rapport-fra-statens-havarikommisjon-om-helikopterulykken-ved-sotra?pwsig2=53e6aca82a9c365edfc24328b52001bc180a3f7de53c4f65b550c8a8e8ded2fe_1746057600)



## Helikopterfrykt forsinker elektrifiseringen i Nordsjøen

Publiseringsdato: 2024-09-16

[https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/vg6vvm/helikopterfrykt-forsinker-elektrifiseringen-i-nordsjoeen?pwsig2=92dfcb10b57c49a5e60ce9a87d22f16e703e3798ab1b9d65f863db974eb20891\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/vg6vvm/helikopterfrykt-forsinker-elektrifiseringen-i-nordsjoeen?pwsig2=92dfcb10b57c49a5e60ce9a87d22f16e703e3798ab1b9d65f863db974eb20891_1746057600)



## Krever svar fra energiministeren om utsatt elektrifisering

Publiseringsdato: 2024-09-17

[https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/OoEyXV/stroem-equinor-faar-kritikk-etter-utsettelse-av-elektrifisering-av-plattformer-paa-troll?pwsig2=963d5f1cfcb9cd4a532e570a6bdb0699ae26659e51010824242b8deb1915999b\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/politikk/i/OoEyXV/stroem-equinor-faar-kritikk-etter-utsettelse-av-elektrifisering-av-plattformer-paa-troll?pwsig2=963d5f1cfcb9cd4a532e570a6bdb0699ae26659e51010824242b8deb1915999b_1746057600)



## Den siste øvelsen

Publiseringsdato: 2024-12-28

[https://www.bt.no/sharedx/btmagasinet/i/kwyyKk/helikopter-reidun-hestetun-omkom-i-helikopterstyrt-utenfor-sotra?pwsig2=7961e199eb85d62e54421aea69a424fe9b17771f084baba62278301366a9442c\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/btmagasinet/i/kwyyKk/helikopter-reidun-hestetun-omkom-i-helikopterstyrt-utenfor-sotra?pwsig2=7961e199eb85d62e54421aea69a424fe9b17771f084baba62278301366a9442c_1746057600)



## **Equinor skjerper sikkerheten etter helikopterulykke: - Det var en tragisk hendelse.**

### **Vi mistet en kollega.**

Publiseringsdato: 2024-12-30

<https://www.bt.no/sharedx/hendelser/i/Ooeq8V/equinor-skjerper-sikkerheten-etter-helikopterulykke-ved-sotra?psig2=6e>

2f27c0dbf3cfcef278dcb528606e2886c6100c43852c1aaa7dcb890e7bc1b2\_1746057600



## **Det må være åpenhet om alle sider ved Sotra-ulykken (leder)**

Publiseringsdato: 2025-01-06

[https://www.bt.no/sharedx/btmeneringer/leder/i/vgblLI/sikkerheten-i-nordsjoen-skal-ikke-vaere-omgitt-av-hemmelighold?psig2=b50b59108557b09a9e8d3dc70816b215740039a6c74973fd9cee66162d1c7e38\\_1746057600](https://www.bt.no/sharedx/btmeneringer/leder/i/vgblLI/sikkerheten-i-nordsjoen-skal-ikke-vaere-omgitt-av-hemmelighold?psig2=b50b59108557b09a9e8d3dc70816b215740039a6c74973fd9cee66162d1c7e38_1746057600)

wsig2=b50b59108557b09a9e8d3dc70816b215740039a6c74973fd9cee66162d1c7e38\_1746057600



## **Slik forsvant kritikken av helikoptersikkerheten**

Publiseringsdato: 2025-01-07

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/Rzqjvd/helikopter-trakk-kritikk-og-beklaget-etter-kontakt-med-equinor?psig2=157f>

ce05e34d62a927aa21cfa9bb7f991d1839831c2a03aee3c891921b48cb45\_1746057600



## **Equinor kuttet i helikoptertrening**

Publiseringsdato: 2025-01-09

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/8qvGRG/equinor-kuttet-i-helikoptertrening?pwsig2=f9e092385a9583e1704b4b0fdc>

2d0379ec9b372c1c5acf169391f520aa9ec667\_1736933191



## **Stortinget reagerer på treningskutt etter Equinor-kontrakt: - Det er alvorlig**

Publiseringsdato: 2025-01-12

<https://www.bt.no/sharedx/innenriks/i/Xjp0zB/sikkerhetsbekymringer-etter-treningskutt-stortinget-reagerer?pwsig2=37ecf>

9dce493f02353f80eba3fa96f612c331eb194669122b4ba91e1385f8bc6\_1753920000

